auto motor und sport

Heft 24 24. November 1976 DM 2.50 E1418 DX

Alles über Mercedes

Modelle
Motoren
Motorsport
Manager

Die Pläne für die 80er Jahre

BMW 518-528-Test

Wieviel besser ist der Jahrgang 1977?

VW Polo-Test

Was bringen die stärkeren Motoren?

Alfasud-Test

Was nützt der 5. Gang?

Opel Ascona-Leserurteil

Bilanz nach 20 Millionen Kilometern

Weltrekordwagen
Mercedes-Benz C111

Tips für die Praxis

Wie gefährlich sind neue Reifen?

Z 13/76
KRISTINUS
Lord
EXTRA
IM RAUCH NIKOTINARM
AROMAREICH
Lord EXTRA
Überzeugend in
Leichtigkeit und Geschmack
LORD EXTRA
Ihre Extra-Leicht-Cigarette
Nikotin 0.5 mg
Kondensat 11 mg
Durchschnittswerte nach DIN

Was ist los mit Fiat?

Ferdinand Simoneit

Manchmal liest Werner Perino in seiner Heilbronner Morgenpresse Meldungen über Fiat, die auch für ihn, den Generaldirektor von Fiat Deutschland, neu sind. Zum Beispiel: Umberto Agnelli wird Fiat-Chef in Turin, Umberto Agnelli geht ins römische Parlament, Carlo De Renedelli wird Fiat-Chef, Fiat-Chef De Benedetti scheidet nach drei Monaten wieder aus, Umberto Agnelli wird Aufsichtsrat, neuer Fiat-Chef: Signor Romiti. Umbertos Bruder Giovanni will ebenfalls in die Politik und am liebsten ins Europaparlament. Das ist Management auf italienisch.

Dieses Tohuwabohu an der Turiner Spitze kann im Land nichts Gutes bewirken – überall fehlt die fürs richtige Geschäft notwendige Kontinuität. Sogar bei den Modell-Bezeichnungen: Die Modelle 126 (23 PS), 127 (40 und 45 PS) und 128 (45, 65 und 73 PS) passen im Aufbau logisch zueinander. Dann kommt der Fiat 133 – er liegt mit seinen 34 PS zwischen 126 und 127. Warum eigentlich? 165 PS weist Fiats Größter, der Sechszylinder 130, auf. Dann kommen wieder kleine Modelle, der 131 (55 und 75 PS) und der 132 (90, 98 und 111 PS). Jetzt spricht man bei Fiat von neuen Wagen mit der Bezeichnung 129 und 134 – wo die wohl hinpassen? Dieser Tage, auf dem Automobil-Salon in Turin, stellte der Konzern den 126 mit schwarzen Seitenleisten und überzogenem Armaturenbrett vor und nannte ihn „Fiat 126 Personal". Wer den wohl haben will? Empfohlener Werbeslogan: Kein Ärger mehr mit dem Personal. Das ist Modellpolitik auf italienisch.

Fiat, Italiens Industriekonzern Nr. 1, ist nur noch ein Schatten einstiger Größe. Führungstrouble, unverständliche Modellpolitik, Streiks und umstrittene Qualität haben den Ruf angeschlagen. Fertig werden muß mit all dem Werner Perino, 49, den jüngst Finanzminister Apel („Ich denk', mich tritt ein Pferd") zu Unrecht wegen seines fabelhaften Deutsch lobte: Perino ist so deutsch wie Sie und ich.

Es ist kein beneidenswerter Job, Fiat-Resident in Deutschland zu sein; seine Probleme möchte niemand haben. Zum Beispiel: An Polen, Jugoslawien und Rußland hat Fiat Italien so großzügig Bau-Lizenzen vergeben, daß diese KP-Länder heute wie wild in die Bundesrepublik exportieren und Fiat Deutschland Käufer wegschnappen. Allein im September kamen 1766 Fiat-Sprößlinge aus dem Osten ins Land, Fiat selber kam nur auf 7520 Verkäufe (im Vorjahrs-September waren es noch 8227 gewesen). Kein Wunder, daß Fiat in Deutschland längst den ersten Platz unter den Importeuren eingebüßt hat.

Werner Perino ist ein loyaler Mann; er leugnet selbst den Ärger, den ihm seine Turiner Oberen machen. Das Führungs-Chaos habe nur „relativ wenig Einfluß aufs Geschäft", das Modell-Chaos sei „nicht so schlimm". Seine Aufgabe sei, dafür zu sorgen, daß das Händlernetz einwandfrei gespannt sei, Produkt-Finish und -Image gut seien. Perino beißt sich durch: Sein Ersatzteillager ist Tag und Nacht geöffnet, selbst am Wochenende sind telefonische Bestellungen möglich; die Lack-Garantie von zwei Jahren hat er in Turin durchgedrückt. Aber was hilft das bei den Agnelli-Brüdern, von denen „Die Welt" behauptet, es könne sein, daß sie über kurz oder lang „die Lust am Automobilbau vollends verlieren".

Beißt sich durch: Fiat-Resident Perino

Perinos Geschäftsführung mit Witz und Verstand genügt allein nicht. Wenn Fiat Italien nicht bald aufwacht, spielt Fiat Deutschland bald keine Rolle mehr.

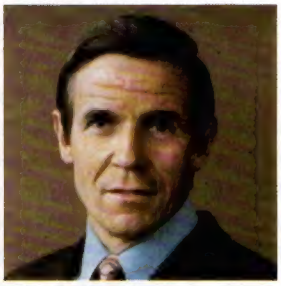
Großer Sonderteil: Alles über Mercedes

Simsa

Becker

Kaiser

Richarz


Köbberling

Luckner

Brodbeck

Seufert

Rettenmayr

Hack, Zahn, Simoneit, Richarz

Eine umfangreiche Dokumentation über Daimler-Benz steht im Mittelpunkt dieses Hefts. Sieben Autoren informieren über Geschichte und Geschäfte der ältesten Automobilfabrik der Welt, über Modelle und Motoren, über Manager und über die ruhmreiche sportliche Vergangenheit. Fotograf Hans Peter Seufert lieferte die Illustrationen, Chefgrafiker Robert Rettenmayr brachte das Ganze in Form. Über die Daimler-Zukunft sprachen Ferdinand Simoneit, Gert Hack und Hans-Robert Richarz mit Mercedes-Chef Joachim Zahn. **Seite 32**

Editorial
Was ist los mit Fiat? 3

Leserbriefe 24

Impressum 26

auto motor und sport:
Die Mannschaft (28). 30

Vorschau 176

Car-toon 178

Magazin

Nachrichten 6

Auto-Edition
Kunst zum Kaufen. 8

Gästebuch
In der Redaktion: Formel 1-Fahrer Jochen Mass. 11

Einspritzmotor für den Granada
Modelle und Preise. 12

Wasserball
Ein Lotus Esprit spielt im neuen James Bond-Film die Hauptrolle. 13

Für Sparer und Spinner
Turiner Salon 1976: wirtschaftliche Autos für Italien, Exoten für den Export. 14

Vorsicht Kamera
Spezialkameras überführen Rotlicht-Sünder. 16

Information und Meinung
Betrifft: Rüttelschwellen in Wohngebieten. 17

Sicherheit made in USA
Was die 6. Internationale Sicherheitsauto-Konferenz in Washington brachte. 20

Wie die Fledermäuse
Abstandswarngeräte sollen Auffahrunfälle verhindern. 22

Test und Technik

Alles über Mercedes 32

Vereint seit 50 Jahren
Von Daimler der Stern, von Benz der Lorbeerkranz. 34

Erfolgs-Konzept
Seit 40 Jahren baut Mercedes Dieselmotoren für Personenwagen. 40

Stern-Stunden
Die Mercedes-Rennerfolge: ein Stück Motorsport-Geschichte. 44

Die Palette
Modelle und Preise. 48

Das zweite Bein
Die Hälfte des Daimler-Benz-Umsatzes wird im Nutzfahrzeug-Geschäft gemacht. 50

Der lange Marsch
Die Geschichte der Mercedes-Motoren. 52

Männer, die Geschichte machten
Persönlichkeiten aus 50 Jahren Daimler-Benz. 58

Vom 219 bis zum 280 E
20 Jahre Daimler-Benz in auto motor und sport: von 1956 bis 1976. 62

Historie auf Hochglanz
Das Daimler-Benz-Museum ist weltberühmt. 66

Stern-Kunde
Daimler-Benz in Zahlen. 68

Zehner-Club
Der Mercedes-Vorstand. 70

„Wir wünschen normalere Lieferfristen" 72
Interview mit Mercedes-Chef Joachim Zahn.

Die Großen von gestern 76
auto motor und sport fuhr den Ferrari 275 GTB, Jahrgang 1965.

Take five 82
Kurztest Alfasud L 5m: mit Fünfganggetriebe.

Neues Zubehör 88
Vom Spannungsprüfer bis zum Schonbezug.

Fünf Fünfer 90
Test BMW 518, 520, 520i, 525, 528: Mittelklasse-Modelle von BMW mit Detail-Modifikationen.

Nachrichten aus der Technik 98

Kleine Feine 100
Kurztest VW Polo GLS mit 50 und 60 PS: neue Modell-Varianten mit 1100 cm³-Motoren und verbesserter Ausstattung.

Erinnern Sie sich? 106
Kleinschnittger F 125.

Ein Jahr Ascona 110
Nach insgesamt 20 Millionen Kilometern: auto motor und sport-Leser urteilen.

Ratgeber

Mit beschränkter Haftung 116
Warum manche Neureifen erst mit Verspätung griffig werden.

Bücher 120

Frankreichs Mercedes 122
Ratschläge für Gebrauchtwagenkäufer: Peugeot 504.

Im Namen des Volkes 124
Verkehrsurteile deutscher Gerichte.

Unterhaltung

Karate-King und Fummel-Fanny 126
Welche Leute in Auto-Kinos gehen.

Lieben Sie Handicap? 130
Was es bringt, was es kostet, wo man es lernt.

Über den Gaumen gepeilt 132
Tips für Autofahrer unterwegs.

Weiße Monate auf der grünen Insel 134
Reisetip: Winterferien in Irland.

Christbaum an der Nordsee 134
Reisetip: preiswerte Ferien-Wohnungen.

Männersachen 135

Großer Ski-Zirkus in Davos 138
Reisetip: billige Bergbahn-Abonnements.

Stereo fürs Handschuhfach 140
Für jeden Geschmack: sechs Cassetten.

Sport

Grand Prix Airlines 142
Wie die Formel 1-Belegschaft per Flugzeug zu den Übersee-Grand Prix übersiedelt.

Fiat S.74 Corsa 148
Geschichte berühmter Rennwagen (3).

Sport-Nachrichten 169/175

Der Stoff, aus dem die Rennen sind 170
Rennsportmeisterschaft 1977: finanzielle Uneinigkeit zwischen Teams und Veranstalter.

Ein Platz an der Sonne 172
1000 km von Kyalami: Am Saisonende starten deutsche Tourenwagen im warmen Südafrika.

Ein Auto mit Vergangenheit

Ferrari-Liebhaber schätzen ihn besonders: den Typ 275 GTB, der Mitte der 60er Jahre gebaut wurde und dessen Merkmale – zwölf Zylinder, 280 PS, 270 km/h Spitze – auch heute noch Eindruck machen. Klaus Westrup fuhr den faszinierenden Alt-Ferrari. **Seite 76**

Ferrari 275 GTB

Fremdenlegionäre

Tourenwagen in Kyalami

Deutsche Teams prägen alljährlich das Tourenwagenrennen von Kyalami. 1975 siegte ein Escort, jetzt war BMW erfolgreich. **Seite 172**

Stumme Zeugen

Rotlicht-Kamera

Mit Spezialkameras werden in der Bundesrepublik Rotlicht-Sünder fotografiert. Wie die unauffälligen Geräte arbeiten, steht auf **Seite 16.**

Im Test: die neuen Polo-Modelle

Mit 50 und 60 PS: VW Polo GLS

Das kleinste Modell im VW-Konzern, der Polo, wurde aufgewertet – es wird nun auch mit stärkeren Motoren und reichhaltiger Ausstattung angeboten. Was der verfeinerte Wolfsburger zu bieten hat und zu welchen Fahrleistungen er sich mit 50 und 60 PS aufschwingt, schildert der Test auf **Seite 100.**

Nachrichten

Rückrufaktionen von Daimler und Volvo . . .

Zu einer Überprüfung der Lenkungsbefestigung ruft Daimler-Benz alle zwischen September 1972 bis Ende 1973 produzierten Wagen der S-Klasse (280 S bis 450 SEL) in die Werkstätten zurück. Bei den Fahrzeugen können wegen zu geringer Festigkeit einzelner Schweißnähte am Längsträger nach längerer Laufzeit Schäden an der Lenkung auftreten.

Volvo Deutschland beordert 2 435 Fahrzeuge zu einer Überprüfung der Servolenkung in die Werkstätten zurück, um die Anzugsdrehmomente der Schrauben zu kontrollieren. Betroffen sind die serienmäßig oder als Zusatzausrüstung mit Servolenkung versehenen Modellreihen 240 und 260.

. . . Continental, Veith Pirelli und Uniroyal

Gleich drei Reifenhersteller mußten Rückrufaktionen starten. Continental ruft rund 100 000 des zwischen 1973 und 1975 produzierten Sommerreifens HR TS 772 zurück, bei dem sich in einigen Fällen die Lauffläche gelöst hat. Betroffen sind die vorwiegend auf BMW-Modellen montierten Reifendimensionen 165 HR 13, 185/70 HR 13, 175 HR 14 und 195/70 HR 14.

Veith Pirelli fordert die Fahrer von mit dem Sommerreifen CN 54 bestückten Autos auf, diese Pneus (rund 200 000 Stück) umzutauschen, da sich die Lauffläche ablösen und der Reifen platzen kann.

Ersetzt werden müssen die Reifen folgender Dimensionen: 185/70 SR 13, 165 SR 14, 175 SR 14, 185/70 SR 14 und 185 SR 14.

Aus gleichem Anlaß ruft auch Uniroyal 250 000 Gürtelreifen vom Typ Rallye 180 in der Größe 185/SR 14 zurück. Die Reifen wurden von 1972 bis 1975 produziert.

Aktion: ein Jahr Opel Ascona

An der Fragebogen-Aktion, die zusammen mit der Veröffentlichung des 50 000 km-Dauertest Opel Ascona gestartet wurde, beteiligten sich knapp 1200 Ascona fahrende auto motor und sport-Leser. Unter Aufsicht des Stuttgarter Rechtsanwalts Harald Crusen

Sieger Günter Honecker, Ziehung der Gewinner

wurden die 15 Gewinner des mit der Akion verbundenen Preisausschreibens ermittelt. Eine Glücksfee zog den 27jährigen Günter Honecker als Hauptgewinner; er erhält einen Gutschein für 2000 Liter Benzin. Der graduierte Ingenieur, der zuvor einen Opel Kadett bewegte, ist mit seinem 60 PS starken 1,6 Liter-Ascona nicht gänzlich zufrieden, er beanstandet lautes Auspuffknallen im Schiebebetrieb. Über die Reklamationen der übrigen Aktions-Teilnehmer wird ab Seite 110 berichtet.

Preise und Gewinner: 2000 Liter Benzin, G. Honecker, 6451 Klein-Welzheim; 2. Preis: 1000 Liter Benzin, F. Gartz, 4155 Grefrath; 3. Preis: 500 Liter Benzin, H. Weiden, 5632 Wermelskirchen; 4. Preis: Dunhill-Feuerzeug D 70 gold, M. Scislo, 4992 Espelkamp; 5. Preis: Dunhill-Feuerzeug Rollagas, D. Kolb, 8034 Pfaffenhofen; 6.–15. Preis: je eine Vivitar-Pocketkamera, I. Kleindick, 433 Mülheim, W. H. Hoffjann, 427 Dorsten, H. Krieger, 896 Kempten, B. Schulz, 2282 List, H. Fraitzl, 8 München, W. Wenke, 5483 Bad Neuenahr, H. Haug, 8941 Ungerhausen, W. Rosga, 28 Bremen, R. Meyer, 6806 Viernheim, M. Rüttjeroth, 42 Oberhausen.

GM: Milliarden für die Zukunft

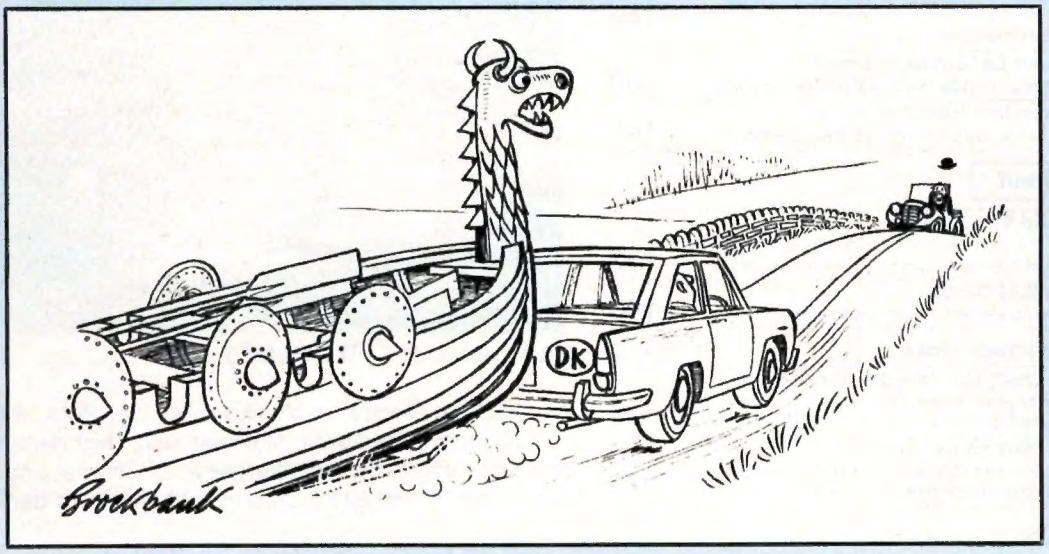
Die drastischen Abgas- und Verbrauchsgesetze in den USA zwingen die Automobilfirmen zu immer höheren Investitionen. So gab General Motors, der Welt größter Automobilproduzent, 1975 rund 2,6 Milliarden Mark für Forschung und Entwicklung aus – für die Erfüllung gesetzlicher Auflagen waren allein 40 Prozent dieser Summe notwendig. Und bis 1980 müssen bei GM weitere 15 Milliarden Mark investiert werden, um neue Gesetze erfüllen zu können. GM liegt mit diesen Ausgaben an der Spitze der amerikanischen Industrie.

Auto im Fernsehen

Europa – Soll und Haben
Öl aus der Nordsee
Mittwoch, 24. November, 17.30 Uhr. (WDR 3)

Plusminus
Scharfer Konkurrenzkampf um die Unfallrettung.
Donnerstag, 25. November, 20.15 Uhr. (ARD)

Immer Ärger mit . . .
. . . der Stadtautobahn.
Montag, 6. Dezember, 21.45 Uhr. (WDR 3)



Aus „autokampioen"

Bund der Steuerzahler gegen Kfz-Steuer

Für eine Abschaffung der Kraftfahrzeug-Steuer plädiert der Bund der Steuerzahler in einem Gutachten, das kürzlich in Bonn veröffentlicht wurde. 3500 Steuerbeamte könnten nach Ansicht des Vereins mit sinnvolleren Aufgaben beschäftigt werden, wenn sie nicht mehr die vergleichsweise geringen Beträge der Auto-Steuer eintreiben müßten, die beispielsweise 1972 pro Vollstreckungsfall lediglich 250 Mark ausmachten. Um den Einnahme-Ausfall auszugleichen, müßte die Mineralölsteuer um 13 Pfennige pro Liter erhöht werden. Nur so könne dafür gesorgt werden, daß die Autofahrer vom Fiskus gerechter belastet würden. Daß freilich eine Benzinpreiserhöhung von 13 Pfennigen eine Teuerungswelle für alle Güter, die auf der Straße transportiert werden, mit sich bringen würde, scheint der Bund der Steuerzahler bei seinem Vorschlag nicht bedacht zu haben.

Experten-Meinung

„... hinsichtlich des fortgesetzten gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr war zu berücksichtigen, daß aus diesen Taten eine so schwerwiegende verkehrsfeindliche Gesinnung spricht, daß die verhängte Geldstrafe als ausgesprochen milde anzusehen ist. Zu Gunsten des Angeklagten wurde durchaus berücksichtigt, daß er als Fahrer eines schnellen Mercedes — wie viele Mercedes-Fahrer — von einer tiefgreifenden Abneigung gegen BMW-Fahrer besessen zu sein scheint."

Aus einem Urteil des Amtgerichts Esslingen.

Perfekt getarnt: Radar in Hessen

Vollautomatisch arbeitet ein auf den Autobahnen um Frankfurt eingesetztes Radargerät, das von der Polizei vorzugsweise in limitierten Baustellen verwendet wird. Das hinter Verkehrs- und Hinweisschildern perfekt getarnte Geschwindigkeits-

Auf dem Mittelstreifen: Radargerät in Hessen.

meßgerät, das eine eigene Stromquelle besitzt, steht häufig auch auf dem Mittelstreifen der Autobahn. Der Personalaufwand ist gering: Die Polizei muß lediglich die Filmrollen austauschen.

BMW plant einen Diesel-Motor

An einem Diesel-Auto, das vor allem für den Export nach Amerika bestimmt sein soll, arbeiten die Bayerischen Motoren Werke in München. Da der US-Markt für BMW immer wichtiger wird — knapp zehn Prozent der Produktion gehen derzeit in die Vereinigten Staaten — wollen die Münchner frühzeitig auf die zukünftigen strengen Verbrauchs-Gesetze aus Washington vorbereitet sein. Die neuen Energiespar-Vorschriften der USA sehen vor, daß ab 1980 Automobilfirmen auf dem US-Markt nur noch dann ohne Schwierigkeiten Autos verkaufen dürfen, wenn der durchschnittliche Benzinverbrauch ihrer Modellpalette pro Auto unter einem noch zu bestimmenden Wert liegt. Ein Diesel-BMW könnte die Verbrauchs-Statistik für die Bayern günstiger erscheinen lassen.

Personalien

Neu im Porsche-Vorstand: Bott, Kalkbrenner, Kurtz

Helmuth Bott, 51, Entwicklungschef, **Karl Kalkbrenner,** 47, Personalchef, und **Hermann Kurtz,** 45, Produktionschef, wurden in gleicher Funktion zu stellvertretenden Vorstandsmitgliedern der Stuttgarter Porsche AG berufen. Die Erweiterung des Vorstands, dem wie bisher Dr. Ernst Fuhrmann (Vorsitzender), Heinz Branitzki (Finanzen) und Lars R. Schmidt (Verkauf) angehören, wurde durch den erheblich angestiegenen Geschäftsumfang des Sportwagen-Herstellers notwendig. Außerdem vergrößerte die Porsche AG ihren aus zahlreichen Gebäuden bestehenden Komplex (Porsche-Hausjargon: „Vereinigte Hüttenwerke") durch den Ankauf einer benachbarten Gießerei, in der 1977 der neue Porsche 928 produziert werden soll.

Hellmut-Peter Clauss

Hellmut-Peter Clauss, 47, Leiter der Presseabteilung von Opel in Rüsselsheim, konnte nur durch beherzten Einsatz den größten Teil seiner Barschaft retten. Clauss, der sich drei Monate lang bei der Opel-Mutter General Motors in den USA aufgehalten und an einem Abend trotz Warnung sein New Yorker Hotel mit Bargeld in der Tasche verlassen hatte, wurde kurz danach von einem Passanten angerempelt. Anschließend vermißte Clauss seine Brieftasche samt Inhalt. Lediglich ein rascher Spurt ließ die Sache halbwegs glimpflich enden: Der fast eingeholte Dieb warf Dollars und Brieftasche auf den Boden und stoppte damit die Aufholjagd von Clauss, in dessen Barschaft schließlich „so um die 150 Dollar" fehlten.

Anton Konrad, 39, VW-Pressesprecher, gelang auf Anhieb ein Comeback. Der ehemalige Generalsekretär des Formel V-Verbands, der vor Jahren auch Formel V-Rennen bestritten hatte, gewann nach langer Renn-Abstinenz die erstmals ausgeschriebene Trophée de l'Avenir, eine Art Europameisterschaft für Serientourenwagen. Zum Sieg verhalf ihm ein Produkt des VW-Konzerns: ein Audi 80 GTE.

Anton Konrad

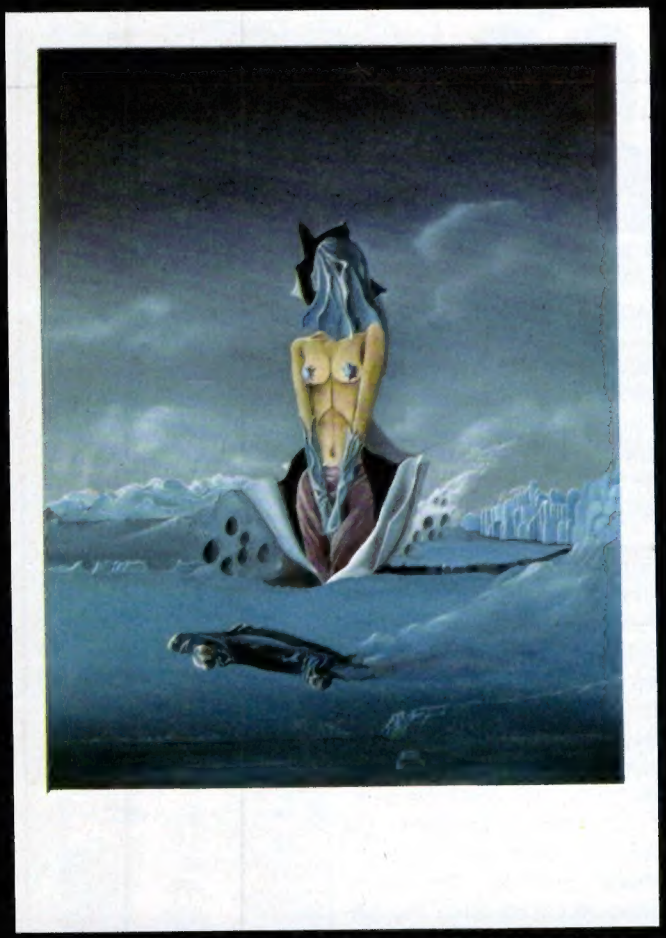
AUTO

auto motor sport

In den Verkaufsräumen des Stuttgarter Opel-Händlers Hermann Schott drängelten sich am letzten Oktober-Wochenende ungewöhnlich zahlreiche Interessenten. Zwar waren einige von ihnen gekommen, um ausschließlich die präsentierten Opel-Autos zu bewundern, das Augenmerk der Mehrzahl der Besucher richtete sich jedoch auf die Wände der Ausstellungsräume. Denn dort hing – für ein Autohaus bislang nicht alltäglich – moderne Kunst in Form von Malerei und Grafik.

„Wir spürten", so resümierte Joachim Schott, Werbeberater des Opel-Händlers, „plötzlich ein auffallend starkes Interesse für unsere Autos, das wohl auch den ausgestellten Bildern zuzurechnen ist."

Was Opel-Schott versuchte, nämlich eine Verbindung zwischen Auto und Kunst herzustellen, ist freilich nicht neu. Schon seit Jahren pflegen einige namhafte Automobilhersteller, so zum Beispiel Volkswagen und BMW, als Mäzene engen Kontakt zu Künstlern und stellen deren Werke in firmeneigenen Galerien aus. Auf die naheliegende Idee, bei diesen Ausstellun-



1 Johann Peter Reuter, „Soft Machine", Licht- und Siebdruck kombiniert, Format 42 cm mal 59 cm, Preis: DM 180,–

2 Robert Rettenmayr, „Interieur", Licht- und Siebdruck kombiniert, Format 42 cm mal 59 cm, Preis: DM 160,–

EDITION

auto motor sport Magazin

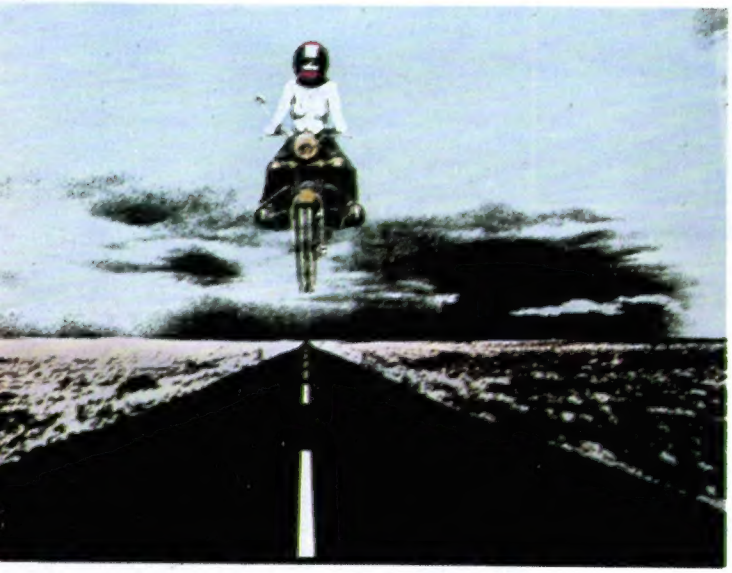
gen das Auto als Motiv der Bilder zum Themen-Schwerpunkt zu machen, kam indes bisher kaum jemand.

Allenfalls einige Vertreter der Stilrichtung Photorealismus, vorwiegend Amerikaner, wählten hin und wieder Autos als Modell. Ansonsten wurden Motorfahrzeuge in der modernen Kunst bislang eher stiefmütterlich behandelt.

Diese Lücke will auto motor und sport mit seiner neuen, erstmals aufgelegten autoedition schließen. Aus einer Vielzahl von Bildern junger deutscher Künstler wurden vier Motor-Motive ausgewählt, die nach Meinung der Redaktion würdig schienen, am Beginn einer Serie graphischer Kunstwerke zu stehen, die im nächsten Jahr fortgesetzt werden soll.

Von jedem dieser Blätter wurden 250 Exemplare in einer Kombination von Sieb- und Lichtdruck angefertigt, die, numeriert und von den Künstlern handsigniert, interessierten Lesern ab sofort zum Verkauf angeboten werden.

Damit die Edition auch kritischsten Ansprüchen gerecht wurde, verpflichtete auto motor und sport die Stuttgarter



3 Jupp Schlunke, „Freiheit, die ich meine", Siebdruck, Format 42 cm mal 59 cm, Preis: DM 140,–

4 Joachim Kupke, „Das imaginäre Auto von R.Magritte", Licht- und Siebdruck, 42 cm mal 59 cm, Preis: DM 160,–

Die Macher

Bei der ersten Ausgabe der auto-edition von auto motor und sport waren fünf Mitwirkende beteiligt, die sich bei Kunstausstellungen in der Bundesrepublik und im Ausland bereits einen Namen gemacht haben.

Johann Peter Reuter, 27, ist freiberuflich als Maler und Grafiker tätig und begründete die Künstlergruppe „vierundsiebzig" mit.

Jupp Schlunke, 27, eröffnete 1975 in Unteruhldingen eine Kunstgalerie und stellt seine Kunstwerke im Bodensee-Raum aus.

Robert Rettenmayr, 50, ist Mitglied des württembergischen Kunstvereins. Seine Werke waren in Frankreich schon häufig ausgestellt.

Joachim Kupke, 29, ist freiberuflicher Maler und Cartoonist, aber auch Mitarbeiter von auto motor und sport, sowie vom „Playboy".

Michael Domberger, 36, der für den Druck der auto-edition sorgte, pflegt engen Kontakt zu berühmten Kunstschaffenden auf der ganzen Welt. Seine Firma gilt nicht nur in Europa,sondern auch in den USA als führende Expertin auf dem Gebiet des Siebdrucks und wird weitere Ausgaben der auto-edition künstlerisch beraten. Domberger: „Vielleicht trägt die Edition dazu bei, auch Leute für Kunst zu interessieren, denen dieses Metier bislang fremd war."

Bestell-Coupon

Meine Personalien: Bitte pro Feld nur 1 Druckbuchstaben (ä = ae, ö = oe, ü = ue)

Vorname/Nachname

Straße/Nr.

Postleitzahl Wohnort

Bitte liefern Sie mir aus der auto-edition folgende handsignierten und numerierten Druckgrafiken **(ein Verrechnungsscheck über die Kaufsumme liegt bei):**

1	2	3	4
DM 180	DM 160	DM 140	DM 160
Stck.	Stck.	Stck.	Stck.

Ersatzbestellung, falls meine Erstwahl vergriffen ist:

Datum/Unterschrift

Wichtige rechtliche Garantie

Wir garantieren, daß Sie diese Vereinbarung innerhalb einer Woche schriftlich widerrufen können. Es genügt eine Mitteilung an:

Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co KG
Postfach 1042, 7000 Stuttgart 1

Diese Garantie habe ich gelesen und bestätige dies durch meine Unterschrift. (Nur Bestellungen mit beiden Unterschriften können bearbeitet werden.)

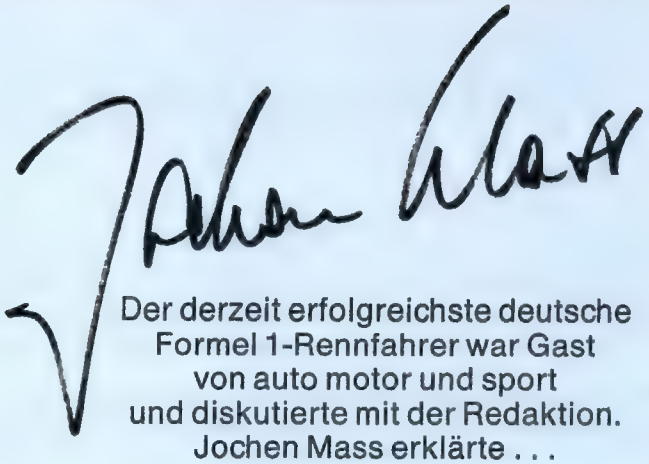
Datum/Unterschrift

Druckerei Domberger KG für die Reproduktion der Bilder. Denn Domberger ist unter Kunstkennern weltweit längst zum Begriff für höchste Druckqualität geworden. So zählte das schwäbische Unternehmen bereits den New Yorker Pop-Künstler Andy Warhol, den weltbekannten amerikanischen Photorealisten Richard Estes sowie den berühmtberüchtigten Verpackungs-Artisten Christo zu seinen Kunden.

Firmenchef Michael Domberger, der selbst über eine bedeutende Sammlung zeitgenössischer Kunst verfügt, zeigte sich von der auto motor und sport-Idee angetan. „Ich halte es für einen guten Gedanken", so Domberger, „verschiedene Leute, die sich mit dem gleichen Thema beschäftigt haben, zusammenzuführen und deren Werke gemeinsam zu veröffentlichen."

Michael Dombergers Vater Luitpold ist – von der Druckerei unabhängig – selbst Verleger einer eigenen Edition moderner Druckgrafik, stellte bis vor kurzem in New York in eigenen Räumen aus und betreibt heute eine Galerie in Reutlingen. Für die Zukunft ist geplant, daß beide Dombergers weiteren auto motor und sport-Editionen als künstlerische Berater zur Verfügung stehen.

Hans-Robert Richarz



Der derzeit erfolgreichste deutsche Formel 1-Rennfahrer war Gast von auto motor und sport und diskutierte mit der Redaktion. Jochen Mass erklärte . . .

. . . zu Formel-Wagen: Die Fahrer-Weltmeisterschaft sollte stets Monoposto-Wagen (einsitzigen Rennwagen mit freistehenden Rädern) vorbehalten bleiben. Eine Fahrer-Weltmeisterschaft mit Produktionswagen der verschiedenen Automobilfirmen könnte nie eine ähnliche Spannung bieten, wie die derzeitigen Formel 1-Rennen. Die Produktionswagen könnten auch nicht auf ein so einheitliches Leistungsniveau gebracht werden, wie die heutzutage nahezu identischen Formel 1-Rennwagen.

. . . zum McLaren-Team: Es arbeitet professioneller als alle anderen Formel 1-Teams. Man geht mit einer Überlegenheit und Konsequenz zu Werke wie sonst nirgendwo, vergleichbar ist nur die Porsche-Mannschaft in der Marken-Weltmeisterschaft. Es ist für mich 1977 nicht ausgeschlossen, dort die Nummer eins zu werden, wenn beispielsweise James Hunt anfangs der Saison nur schlechte Rennen fährt.

. . . zu Ferrari: Ferrari ist über seinen Höhepunkt in der Formel 1 hinaus. Ich glaube nicht, daß sich die Italiener so schnell von den gegen Ende der Saison erlittenen Niederlagen erholen werden. Das Team ist in sich nicht ausgewogen.

. . . zu Rennstrecken: Ich plädiere nach wie vor für den Nürburgring. Keine Rennstrecke kann absolut sicher gemacht werden, aber der Nürburgring ist heute schon sicherer als es viele Kritiker schildern. Der schlimmste Grand Prix-Kurs ist für mich die Strekke im amerikanischen Watkins Glen, weil dort die Leitplanken nicht fachgerecht montiert sind. Daß Jackie Ickx seinen Sturz in diesem Jahr überlebte, ist nichts als ein Wunder.

. . . zur Angst: Ich habe im Rennwagen nie Angst. Wenn ich aber faul in der Sonne liege und an alles mögliche denke, wird mir oft bewußt, daß in mir Angstgefühle aufkommen. Im Einsatz verdränge ich solche Gedanken mit Erfolg. Selbst ein schwerer Unfall belastet mich nicht lange. Und „Beinahe-Unfälle" zählen für mich überhaupt nicht.

Jochen Mass

ist seit 1968 im Rennsport aktiv. Seine ersten Einsätze bestritt er unter Regie des Mannheimer Alfa Romeo-Tuners Hähn, bei dem Mass als Kraftfahrzeug-Mechaniker in Diensten stand. 1971 absolvierte er seine erste volle Saison als Tourenwagen-Fahrer für Ford. Es folgten die ersten Formel-Einsätze des heute 30jährigen. Mass durchschritt die harte englische Formel 3-Schule und erhielt anschließend eine Chance im Surtees-Formel 2-Team. Mit Surtees gelangte er 1973 in die Formel 1, seit 1975 startet Mass für das McLaren-Team. 1976 unterschrieb er parallel dazu bei Porsche, wo er Läufe zur Marken- und Sportwagen-Weltmeisterschaft bestritt.

. . . zur Marken-Weltmeisterschaft: Es sollte überlegt werden, ob die jetzigen Langstreckenrennen der Marken-Weltmeisterschaft nicht durch Verkürzung für Zuschauer attraktiver gemacht werden können. Es ist für einen Rennbesucher unmöglich, sich sechs Stunden lang auf das Renngeschehen zu konzentrieren. Den relativ kurzen Sprintrennen der Formel 1 dagegen kann jeder ohne weiteres folgen.

. . . zu einem deutschen Formel 1-Wagen: Schade, daß es ihn nicht gibt. Ich würde natürlich am allerliebsten in einem deutschen Team einen deutschen Wagen bewegen — schließlich bin ich ja Patriot. Porsche beispielsweise wäre in der Lage, nach zwei Entwicklungsjahren in der Formel 1 allen davonzufahren. Doch man lehnt derzeit bei Porsche ein Formel 1-Engagement nicht nur aus finanziellen Überlegungen ab, man glaubt auch, daß die Formel 1 gerade in diesem Jahr durch Proteste und Schiebereien etwas ins Abseits geraten ist.

. . . zu Laudas Aufgabe in Japan: Vielleicht hatte Lauda Angst, dem Feld zu weit hinterherzufahren. Wenn er auch behauptet, sein Unfall vom Nürburgring habe mit seinem Ausscheiden in Japan nichts zu tun, so glaube ich doch, daß für ihn zwischen Japan und Nürburgring eine Beziehung bestand. Doch ist es sein Recht aufzugeben, auch wenn die Bedingungen in Japan bei weitem nicht so schlimm waren, wie sie in Deutschland teilweise geschildert wurden.

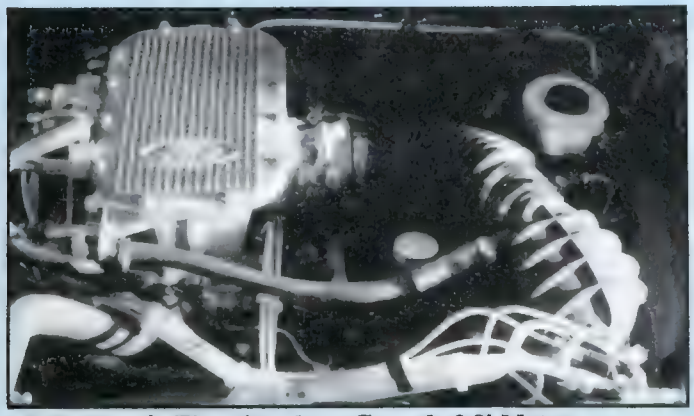
Granada mit Einspritzmotor

Modelle und Preise.

Einen 150 PS starken Einspritzmotor besitzt die neueste Version des Ford Granada, die auf die Bezeichnung Granada 2.8i hört.

Als Ausgangsbasis für das Einspritztriebwerk dient die seit 1974 gebaute 2,8 Liter-Variante des Ford-V6, die – ausgerüstet mit einem Doppelvergaser – in die für die USA bestimmten Granada-Modelle eingebaut wird. Im Granada 2.8i verfügt dieser Sechszylinder über eine von Bosch stammende K-Jetronic-Einspritzanlage, erreicht seine Höchstleistung bei 5700/min und offeriert bei 4000/min ein maximales Drehmoment von 21,3 mkg (zum Vergleich: der 12 PS schwächere Dreiliter-Motor, der nach wie vor lieferbar ist, erreicht ein maximales Drehmoment von 24 mkg bei 3000/min).

Der neue Motor wird ausschließlich in Limousinen mit Schaltgetriebe eingebaut, wobei beim Basis-Modell und bei der L-Ausführung gleichzeitig das härter abgestimmte S-Fahrwerk erworben werden muß. Die Typen GL und Ghia erhalten beim Einbau des 2,8-Liters die Reifendimension 185 HR 14, während die S-Varianten auf 195/70 HR 14-Pneus rollen.



Mit K-Jetronic-Einspritzanlage: Granada 2.8i-Motor

Spitzenmodell: 2.8i Ghia

In der billigsten Ausführung kostet der Einspritz-Granada, der in 10,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h beschleunigen und eine Höchstgeschwindigkeit von 190 km/h erreichen soll, 18 630 Mark.

TVR mit Turbolader

Die kleine britische Sportwagenfirma TVR stellte ein neues Modell vor: den Taimar, dessen Linienführung dem bisherigen TVR 3000 M entspricht. Im Gegensatz zu diesem erhielt der Taimar allerdings eine große Heckklappe, außerdem ist neben dem in der Standardausführung eingebauten Dreiliter-V6 von Ford auch eine Turbolader-Version dieses Triebwerks lieferbar, die dem TVR zu einer Höchstgeschwindigkeit von über 230 km/h verhelfen soll.

Autohaus Nordstadt: vier Türen für den Golf GTI

Günther Arzt, 35, Chef des VW-Autohauses Nordstadt in Hannover, hat wieder einmal eine Marktlücke entdeckt: Bei ihm kommen neuerdings Leute auf ihre Kosten, denen die zwei Türen, mit denen der VW Golf GTI serienmäßig geliefert wird, zuwenig sind.

Nordstadt versieht auf Wunsch den viertürigen Golf GLS, der 11 930 Mark kostet, mit dem 110 PS starken Einspritz-Triebwerk des GTI; für den Umbau werden 4440 Mark berechnet (bei Automatik-Versionen kommen wegen der notwendigen Getriebekühlung nochmals 1390 Mark hinzu).

Wenn auf zusätzliche Sonderausstattungen verzichtet wird, ist ein viertüriger GTI damit rund 2500 Mark teurer als die zweitürige Serienausführung – wer zu weiterer Verfeinerung neigt, kann aber auch noch erheblich mehr Geld loswerden: Nordstadt bietet eine umfangreiche Liste von Sonderausstattungen für den VW Golf an, die von der Klimaanlage über Lederpolster, elektrische Fensterheber bis zur Zentralverriegelung alles umfaßt, was geeignet ist, aus einem schlichten Golf ein über 30 000 Mark teures Exclusiv-Mobil zu machen.

Rodeo für Deutschland

Der Renault Rodeo, der seit 1973 gebaut wird, ist nun auch in der Bundesrepublik lieferbar. Der 3,77 m lange Rodeo besitzt eine Karosserie aus glasfaserverstärktem Polyester, wiegt 760 kg und soll 120 km/h schnell sein. Technisch entspricht das frontgetriebene Frischluft-Auto, das 12 800 Mark kostet und gegen einen Aufpreis von 2100 Mark auch mit Kunststoff-Hardtop lieferbar ist, dem Renault 6 TL. Auf Wunsch gibt es den Rodeo ab Februar 1977 auch mit Vierradantrieb – der Preis dieser Ausführung wird bei 18 000 Mark liegen.

Renault Rodeo

Exclusive Sonderserie: Golf GTI mit vier Türen

Wasserball

Ein Lotus Esprit spielt im neuen James Bond-Film die Hauptrolle.

James Bond zählt, wie der aufmerksame Kinogänger seit 16 Jahren und neun Filmen weiß, zu den anspruchsvollsten Autofahrern auf der Welt. Raste er in seiner frühen Epoche („Goldfinger") mit einem Aston Martin feuerspeiend und flankenschlitzend durch die Agentenwelt und nutzte er vor drei Jahren noch einen japanischen Toyota zu ausgedehnten Flugreisen („Du lebst nur zweimal"), so sieht er nun – als echter Brite – seine Zukunft auf und unter Wasser.

In dem nunmehr zehnten Filmabenteuer der nach wie vor populären Bond-Reihe – schon mehr als eine Milliarde Menschen sahen sich auf der ganzen Welt die bislang neun Thriller an – geht der englische Schauspieler Roger Moore, der den Spion 007 verkörpert, mit einem eigens für ihn präparierten Lotus Esprit auf Agentenhatz. Merkmal des englischen Sportwagens: Er ist zusätzlich zu seiner normalen Verwendung als Straßenfahrzeug auch als U-Boot zu benutzen.

Für das Leinwand-Spektakel lieferte die britische Sportwagenfirma Lotus fünf Exemplare des neuen Esprit, davon freilich nur zwei, die der normalen Produktion entstammten. Die restlichen drei wurden einer Spezialbehandlung unterzogen. So verfügt ein Esprit über filmagentenübliche Ausstattung wie Maschinengewehre, Nebelwerfer und automatisch auswechselbare Nummernschilder, ein zweiter läßt sich als volltaugliches Sportboot verwenden, und der dritte Esprit wurde so abgedichtet, daß er selbst längere Unterwasser-Fahrten schadlos übersteht. Auf der Kino-Leinwand agiert indes nur ein einziges Auto – die anderen wirken nur als Double.

James Bond, der mit seinen zahlreichen Film-Gespielinnen auf Laken und Leinwand gleichermaßen rege agiert, muß mit seinem Lotus eine aufreibende Verfolgungsjagd bestehen. Auf den kurvenreichen Straßen von Sardiniens Costa Smeralda entgeht er seinen Verfolgern nur, indem er sein Auto, als er seine Häscher zu Lande nicht abschütteln kann, abseits der Straße aufs offene Meer lenkt.

Dort gleitet er anfangs oberhalb der Wellen; doch als ein Hubschrauber der Gegenseite selbst auf offener See dem Agenten hartnäckig auf den Fersen bleibt, taucht James Bond unter – gefahrlos. Denn selbst größere Tiefen hält sein Wagen ohne Wassereinbruch aus.

Lotus-Pressechef Don McLauchlan, der bis vor kurzem noch große Mühe hatte, die Produkte seines Hauses publikumswirksam darzustellen, zeigte sich ob der marinen Bond-Eskapaden hocherfreut: „Der ganze Spaß hat uns lediglich 30 000 Pfund gekostet – eine einzige Zeitungsanzeige wäre teurer gekommen."

In der Tat ist dem Öffentlichkeits-Arbeiter die Vorstellung des neuen Lotus Esprit zum Vorzugspreis gelungen. Der Käufer eines Serienfahrzeugs wird freilich nicht darauf trauen können, daß auch sein Auto den James Bond-Nimbus auf seinen Besitzer überträgt. *H.-R. R.*

In der Rolle von James Bond: Roger Moore

Fotos: Richarz

Kommt als U-Boot zum Einsatz: Lotus Esprit beim Landgang

Für Sparer und Spinner

Turiner Salon 1976: wirtschaftliche Autos für Italien, Exoten für den Export.

Für eine gedämpfte Stimmung auf dem 56. Turiner Autosalon hatte wenige Tage vor der Eröffnung eine erneute Erhöhung des Benzinpreises gesorgt. Rund 1,60 Mark muß der italienische Autofahrer für einen Liter Superbenzin bezahlen, und notgedrungen trägt Italiens Automobilindustrie dieser Kosteneskalation Rechnung.

Fiat suchte mit dem neuen 126 Personal eine Synthese zwischen Wirtschaftlichkeit und preiswertem Luxus. Äußerlich werten dieses Auto breite Kunststoffstoßstangen und Flankenschutzleisten auf, inwendig ist der Kleine gründlich mit Teppich gefüttert – der Fußbodenbelag erstreckt sich bis über das Armaturenbrett.

Trendgerecht zeigte auch Lancia eine Magerstufe des Beta Coupés, dem ein auf 1293 cm³ verkleinerter Motor mit 82 PS (60,35 kW) zu geringerem Benzindurst verhelfen soll.

Noch weit besser gerüstet für Italiens magere Autojahre sind die neuen Diesel-Anbieter, denn noch läuft der Dieselkraftstoff für 50 Pfennig pro Liter aus den Zapfsäulen. Unter diesen Voraussetzungen baut nun ausgerechnet das Volkswagenwerk das Auto, das Italien gerade braucht: den Golf Diesel. Kein Wunder, daß der selbstzündende Wolfsburger bei seiner Italien-Premiere vom Publikum weit mehr beachtet wurde als Alfas Diesel-Giulia mit Perkins-Motor.

Nicht so recht ins nationale Sparkonzept scheint Innocentis Marktstrategie zu passen. Denn statt des bisherigen, hauptsächlich vom Original-Mini getragenen Erfolgsprogramms hat die wiedergenesene Mailänder Firma nur noch den teureren, doch keineswegs attraktiveren Bertone-Mini Typ 90 und 120 anzubieten.

Wer neuer Herr im Haus ist, war am Stand nicht zu übersehen, denn das Supermodell mit 75 PS (55,2 kW) hört auf den Namen Mini De Tomaso. Der argentinische Sanierungsspezialist verkaufte zwar seine Sportwagenfabrik an Ford, beteiligte sich dafür aber an den Motorrad-Werken Moto Guzzi und Benelli und hält neuerdings auch mit 20

BMW 320 Caro Asso: Das keilförmige Coupé 2+2 von Giugiaro hat wenig Aussichten in Serie gebaut zu werden

Prozent einen gleich großen Anteil an Innocenti wie das britische Stammhaus Leyland.

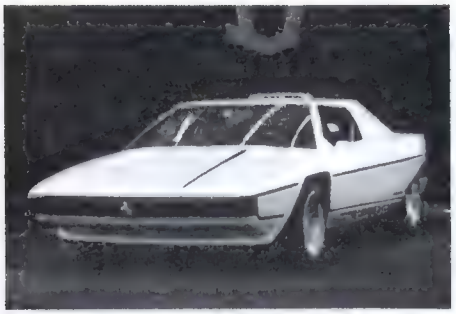
Auch die Traditionsfirma Maserati kam mit De Tomasos Hilfe vorerst wieder flott und präsentierte eine Neuauflage der Exclusiv-Limousine Quattroporte, für deren brave Linienführung der Turiner Stylist Giorgio Giugiaro verantwortlich zeichnet.

Etwas progressivere Formen spendierte der Meister einem BMW 320 Coupé „Karo Asso", dessen typische Giugiaro-Keilform nicht ausschließlich Wohlgefallen erregte. Das auf Initiative der Karosseriefirma Karmann entworfene Auto erregte beim BMW-Vorstand Mißfallen, weil der Alleingang des Zulieferers (Karmann baut die Karosserien der BMW-Coupés) nicht mit der Münchner Geschäftsleitung abgesprochen war.

Bertone, jahrzehntelang Schöpfer gefälliger Formen, verblüffte das Publikum neuerlich mit Absonderlichem. Das Targa-Coupé „Rainbow" auf der Basis des Ferrari 308 GTB zeigte Rundungen ausschließlich an den Rädern und erweckte den Eindruck, daß für den Bau seiner Karosserie lediglich eine Abkantmaschine zur Verfügung gestanden habe.

Weit erfreulichere Novitäten präsentierte Pininfarina: das sehr harmonische Lancia Gamma-Coupé und den Spar-Spider „Peugette". Ob Peugeot diesen Ableger des 104 je bauen wird, ist äußerst fraglich, aber als sportiver Imagemacher kann der originelle Zweisitzer dem traditionsbehafteten Werk nur recht sein.

Durch baugleiche Karosserieteile (Hauben, Türen und Seitenverkleidungen) ließe sich die Peugette mit geringem Aufwand preiswert produzieren und scheint so ein realistischerer Beitrag zum einstmals von auto motor und sport aufgegriffenen Thema „Autos für junge Leute" zu sein als Ghias Ford Corrida, einer trotz Flügeltüren eher alltäglichen Coupé-Studie auf der Basis des Ford Fiesta. *cpb/gl*



Bertone Ferrari 308 GTB „Rainbow"

Ghia Corrida: Ford Fiesta als Coupé

Pininfarina Peugette: Originelle Studie für einen preiswerten Spider

Mini de Tomaso: Ersatz für den Cooper

Michelotti Lancia: alter Meister

Maserati Quatroporte: Neuauflage

Fotos: Deisenroth

Vorsicht Kamera

Automatische Spezialkameras überführen Rotlicht-Sünder.

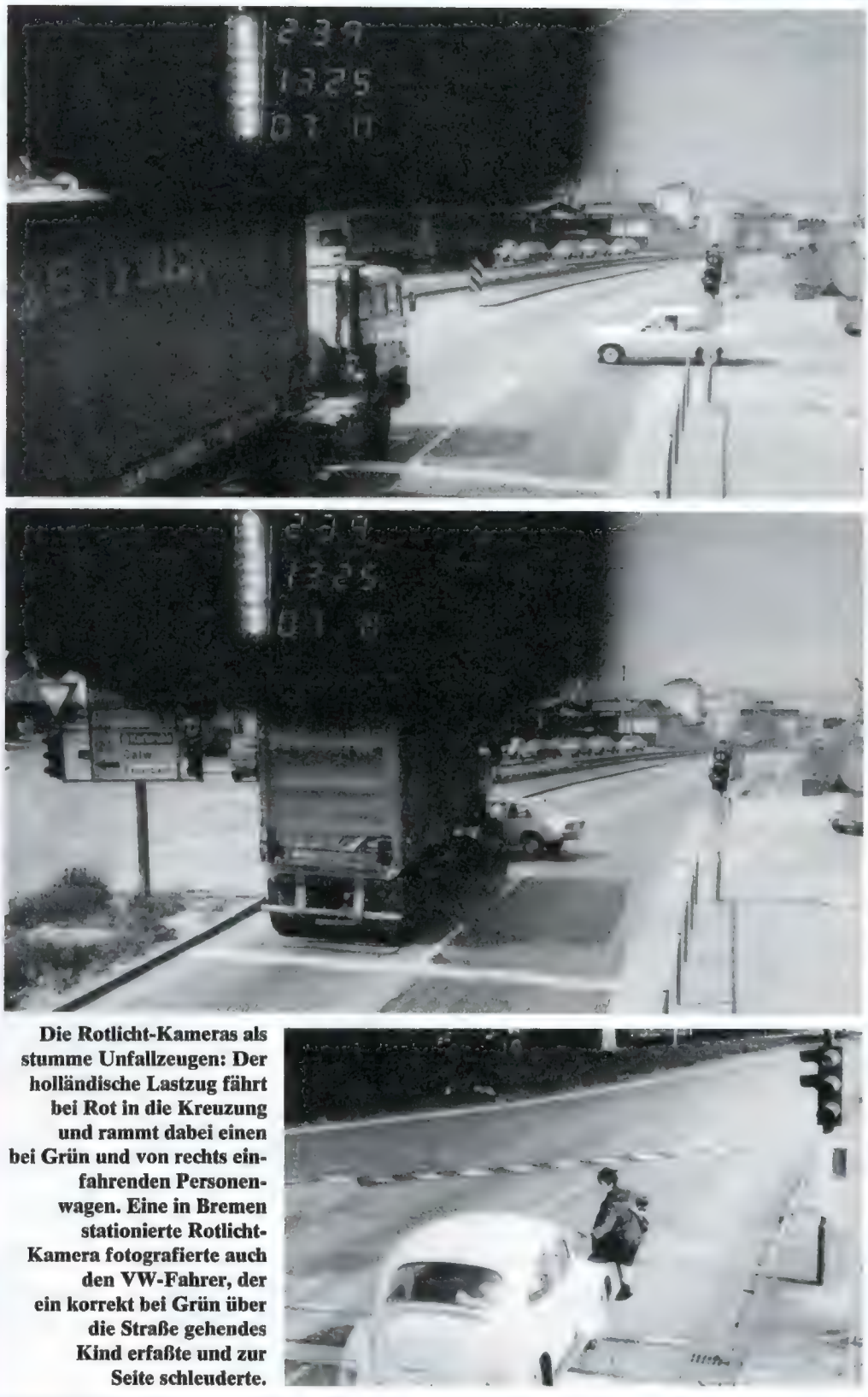
Mit der Straßenkarte auf den Knien irrte der ortsunkundige Münchner Oberstudienrat Helmut L. durch die Straßen der schwäbischen Stadt Böblingen, beachtete seines Wissens alle Verkehrsregeln und fütterte am Ziel auch korrekt die Parkuhr.

Sechs Wochen später wurde der Bayer zur Kasse gebeten. Ein Bußgeldbescheid über 100 Mark informierte ihn darüber, daß er in Böblingen eine auf Rot geschaltete Verkehrsampel überfahren habe. Zweifel an seiner Schuld zerstreuten die Beweismittel: zwei gestochen scharfe Fotos, auf denen das Lehrer-Auto in eindeutiger Weise zu sehen war.

So ähnlich werden jeden Tag in der Bundesrepublik rund 2000 Autofahrer aktenkundig, die bei Rot noch Grün gesehen hatten. Denn 165 Spezialkameras mit bis zu 30 Meter langen Filmrollen, postiert an neuralgischen Kreuzungen in Groß- und Kleinstädten, lichten rund um die Uhr alles beweiskräftig ab, was sich noch bei Rot über die Haltelinie bewegt.

Das Verfahren hat bereits Tradition und ist doch bei den Betroffenen weitgehend unbekannt. In München sind die in unauffälligen mausgrauen Kästen installierten Kameras seit zehn Jahren im Dauereinsatz, und auch die Berliner Polizei geht seit 1967 mit stationären Kameras auf die Jagd.

Der Einsatz lohnt sich und garantiert gleichzeitig eine rasche Amortisation der Gerätschaften, die komplett mit Montage rund 15 000 Mark kosten.



Die Rotlicht-Kameras als stumme Unfallzeugen: Der holländische Lastzug fährt bei Rot in die Kreuzung und rammt dabei einen bei Grün und von rechts einfahrenden Personenwagen. Eine in Bremen stationierte Rotlicht-Kamera fotografierte auch den VW-Fahrer, der ein korrekt bei Grün über die Straße gehendes Kind erfaßte und zur Seite schleuderte.

Fotos: Binder, Polizei Stuttgart, Polizei Bremen

Immerhin lichteten die neun in Berlin eingesetzten Kameras 1975 über 12 000 Rotlicht-Fahrer ab, und für 1976 scheint sich jetzt bereits ein neuer Rekord anzubahnen: Im ersten Halbjahr zählte man schon über 8000 Rotlicht-Sünder. Ähnlich erfolgreich verrichten die acht Rotlicht-Kameras in München ihren Dienst, wo 1975 rund 18 000 Autofahrer fotografiert wurden. Im gleichen Zeitraum registrierte man in Köln mit nur einer Kamera 5000 Fahrer, und auch in Stuttgart verlief das Debüt der beiden erst Anfang 1976 eingesetzten Spezialkameras recht erfolgreich: In den ersten sechs Monaten des Jahres wurden 3560 Rotlicht-Sünder aktenkundig.

Und jedes Bild zeigt, am oberen Rand eingespiegelt, stets die Zeit, die seit dem Umschalten auf Rot verstrichen ist. Ein zweites Bild klärt zusätzlich, ob der Fahrer eventuell doch noch angehalten hat.

Gelegentlich liefern die stummen Zeugen, die inzwischen in jeder größeren Stadt üblich sind und von den Polizeipräsidenten als durchaus geeignetes Mittel zur Senkung der Kreuzungs-Kollisionen angesehen werden, spektakuläre bis dramatische Bilder. So lichtete die in Bremen postierte Rotlicht-Kamera den Fahrer eines VW-Käfers ab, der ein korrekt über die Straße gehendes Kind rammte und zur Seite schleuderte.

In unauffälligen Kästen versteckt, die sich wenige Meter vor der Verkehrsampel befinden, arbeiten die automatischen Kameras rund um die Uhr. Nachts schaltet sich ein Blitzlicht ein.

Dabei sind die Vorschriften für Rotlicht-Kameras recht human. Nach bundeseinheitlicher Regelung werden die mit in die Straße eingelassenen Induktionsschleifen gekoppelten Apparate erst nach einer Schonzeit von 0,8 Sekunden nach Aufleuchten der Rotphase in Aktion gesetzt.

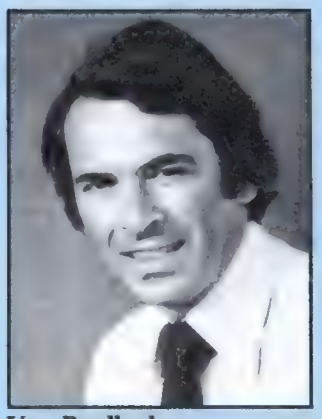
Weniger ernst war dagegen die Filmausbeute einer Heidelberger Rotlicht-Kamera. Auf den Fotos waren sichtbar: ein VW mit zugeklebtem Kennzeichen und die der Kamera zugewandten und entblößten Gesäße einer männlichen Studentengruppe. *U.B.*

Information . . .

Mit einem 30 km/h-Limit, schärferen Vorschriften für das Parken und Halten und künstlich verengten Fahrbahnen will Nordrhein-Westfalens Verkehrsminister Horst-Ludwig Riemer (FDP) das Autofahren in bestimmten Wohnbezirken seines Landes drastisch einschränken. Höhepunkt der fünf Millionen Mark kostspieligen Aktion, die vom Bundesverkehrsministerium skeptisch beurteilt wird: hohe Rüttelschwellen auf den Straßen, die sich nur langsam überfahren lassen.

. . . und Meinung

Minister Riemers Barrikaden auf den Straßen unterscheiden sich nur unwesentlich von jenen Hindernissen, mit denen in Irland



Uwe Brodbeck

flüchtende Terroristen am schnellen Fahren gehindert werden. Und was britische Soldaten im Kampf gegen irische Untergrundkämpfer praktizieren, sieht der nordrhein-westfälische Verkehrsminister auch als geeignetes Mittel gegen zu schnell fahrende deutsche Autofahrer an.

Bei näherer Betrachtung erweisen sich die Hemmschwellen, die bei zu schneller Überquerung das Auto in die Luft katapultieren, nicht nur als ein weit überzogenes Mittel, sondern auch als ein gefährliches. Denn Krankenwagen beispielsweise müssen die Hindernisse im Schrittempo überklettern, um zu verhindern, daß verletzte Insassen aus dem Bett geschleudert werden. Und Polizei und Feuerwehr können selbst bei brandeiligen Anlässen die mit Barrikaden bestückten Wohngebiete nur im Bummeltempo passieren.

Betrifft: Rüttelschwellen in Wohngebieten

Ungeklärt ist auch die Frage, wer für den Schaden aufkommt, wenn Zweiradfahrer trotz korrektem Tempo 30 km/h über die Hindernisse stürzen — bei Regen und Dunkelheit beispielsweise ist dies nicht auszuschließen.

Minister Riemer, der mit seiner Aktion „Tempo 30 in Wohngebieten" vor allem die Unfälle mit Kindern reduzieren möchte, hat mit den Rüttelschwellen ganz offensichtlich des Guten zuviel getan. In erster Linie auch deshalb, weil gerade diese Unfälle weniger in ruhigen Wohngebieten passieren, sondern viel mehr auf belebten Haupt- und Geschäftsstraßen, für die auch künftig keine Einschränkungen geplant sind.

Und die Temposchwellen — möglicherweise bis zu 33 Zentimeter hoch und rund vier Meter lang — könnten sich sogar speziell für die Gruppe als gefährlich erweisen, die sie eigentlich schützen sollten: Kinder, so befürchten Psychologen, werden mit Sicherheit die künstlichen Hindernisse als beliebte, aber riskante Ball- und Fahrrad-Spielplätze willkommen heißen.

Vergleichen

Fahrzeuge der sogenannten gehobenen Mittelklasse entstehen nicht selten dadurch, daß ein vom technischen Aufwand her für hohe Verkaufszahlen konzipiertes Grundmodell aufgewertet wird. Den gewachsenen Ansprüchen der Interessenten entspricht man dabei mit einer etwas umfassenderen Ausstattung und einer höheren Motorleistung.

Die BMW der 3er Reihe sind im Gegensatz zu dieser Konstruktions-Politik das Ergebnis des umgekehrten Entwicklungs-Prinzips: Sie verkörpern die komprimierte Form des automobiltechnischen Konzeptes, das die großen BMW zu Automobilen der internationalen Spitzenklasse macht.

Diese anspruchsvolle Automobil-Idee wurde fortentwickelt und auf kompakteste

BMW 316
1573 cm^3, 66 kW (90 PS).

BMW Automobile
Überlegene Automobiltechnik für Fahrer, die die Vernunft der Konstrukteure durch die eigene optimieren.
Kauf oder Leasing – für beides ist Ihr BMW Händler der richtige Partner.

le Werbung.

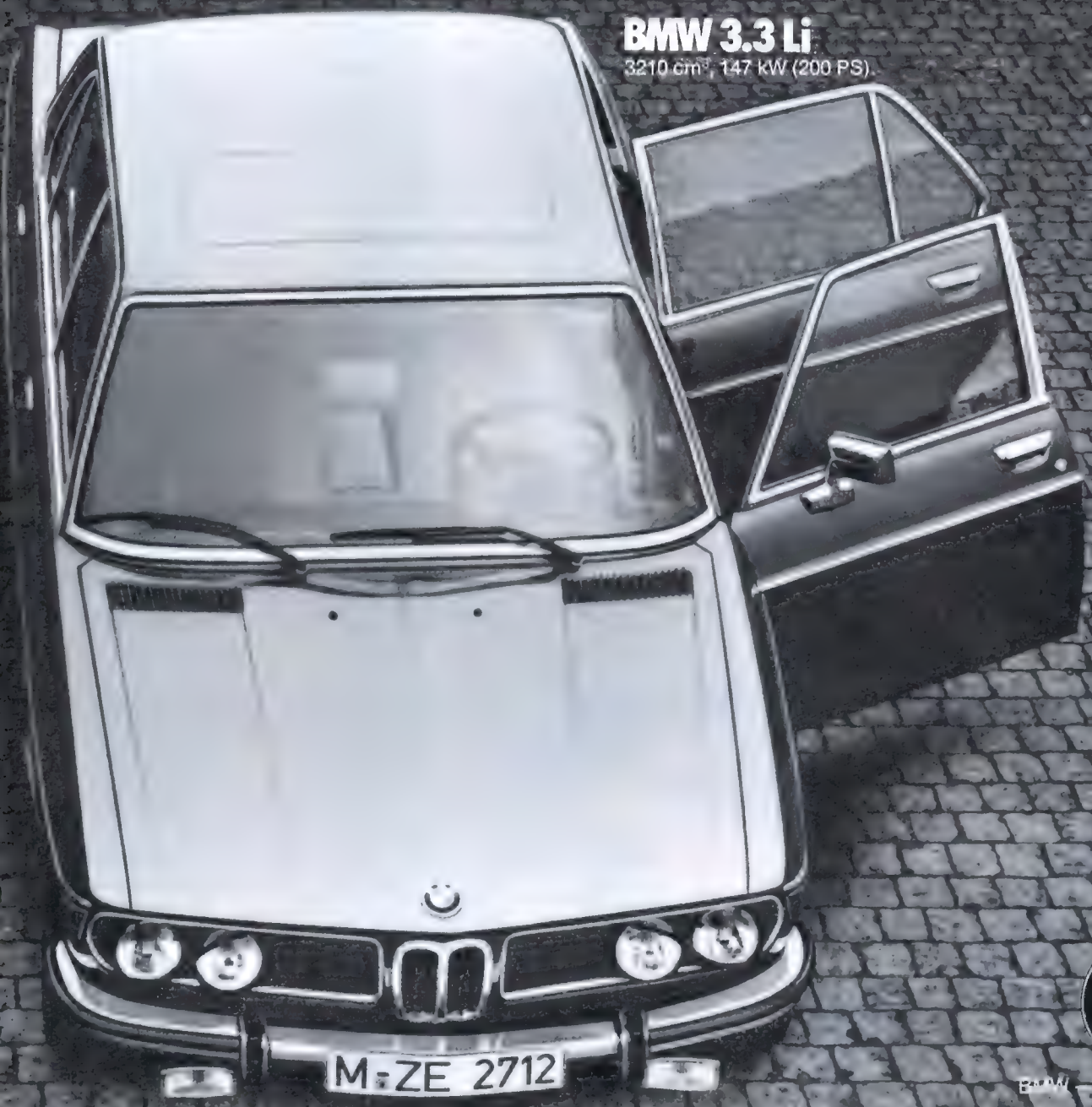
Dimensionen neu abgestimmt, ohne daß die Leistungsfähigeit wesentlicher Konstruktionen vermindert wurde.

Deshalb besitzen die BMW der 3er Reihe bei Triebwerk und Fahrwerk, bei der Bedienungs- und Konditionssicherheit sowie bei dem Systemangebot passiver Sicherheitseinrichtungen den technischen Aufwand und die Solidität der BMW Automobile der großen Klassen.

Wenn dieses Konstruktionsprinzip einen so außerordentlichen Erfolg hat, dann liegt das gewiß nicht an mangelndem Wettbewerb.

Sondern vielmehr an der mangelnden Bereitschaft vieler Käufer, alles als anspruchsvoll zu akzeptieren, was für höhere Ansprüche angeboten wird.

BMW 3.3 Li
3210 cm³, 147 kW (200 PS).



BMW – Freude am Fahren

Sicherheit made in USA

Was die 6. Internationale Sicherheitsauto-Konferenz in Washington brachte.

Die Kommentare deutscher Delegationsmitglieder zur 6. Internationalen Konferenz über Sicherheitsautos, die im Oktober in Washington/USA abgehalten wurde, waren ernüchternd. „Der Schwung ist vorbei", urteilte Professor Dr. Willi Reidelbach, zuständig für die Karosserie-Entwicklung bei Daimler-Benz, über das weltweite Treffen, und der Wolfsburger VW-Sicherheitspapst Dr. Ulrich Seiffert befand: „Es werden nur noch kleine Brötchen gebacken."

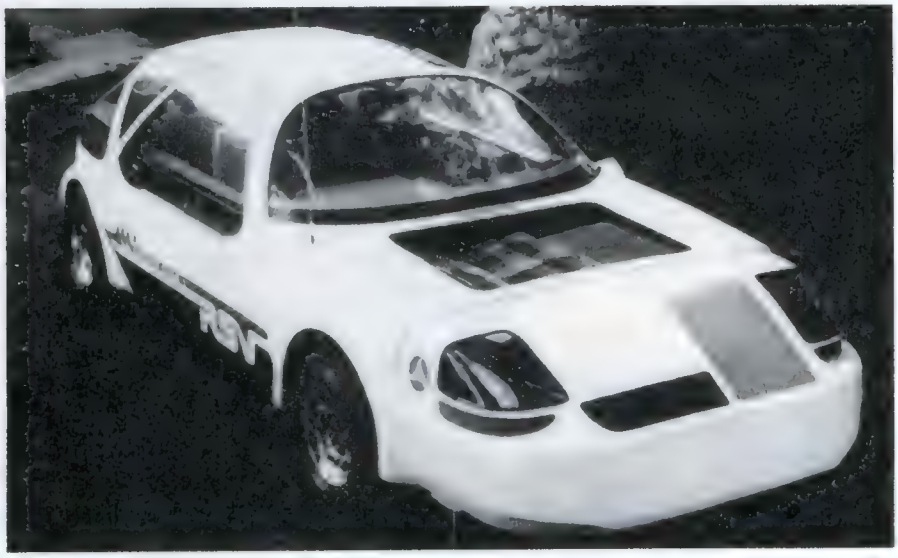
In der Tat verlief die Weltsicherheitskonferenz, an der elf Nationen teilnahmen, ohne jeden Höhepunkt. Hatten noch vor sechs Jahren die Sicherheitsautos von Daimler-Benz und anderen Weltfirmen Aufsehen erregt, so ließen diesmal zwei einsam im Saal ausgestellte Prototypen von Chrysler und dem amerikanischen Kleinhersteller Minicar erkennen, daß für die Sicherheitsautos das Ende gekommen ist. Hohes Gewicht, wenig Platz, kleiner Kofferraum und hoher Preis ließen die meist futuristisch gestylten Autos unrealistisch werden.

„Heute", so markiert Dr. Ulrich Seiffert die neue Marschrichtung, „gehört zum Thema Sicherheit ein ganzes Bündel von Maßnahmen." In Washington wurde dies deutlich. Denn auch die großen Auto-Nationen boten keine spektakulären Sicherheitsideen mehr, sondern begnügten sich mit biederer Hausmannskost und Detailverbesserungen: unter anderem nachgiebige Stoßstangen, Flankenschutz gegen seitliche Kollisionen, energieabsorbierende Kühlerhauben zum Schutz der Fußgänger und Computerprogramme, mit denen sich Verkehrsunfälle im Labor abwickeln lassen.

„Die modernen Wagen sind eben nur noch im Detail zu verbessern", begründete die Mehrheit der anwesenden Forscher die ohne Höhen und Tiefen verlaufende Fachtagung, die dennoch neue Erkenntnisse brachte: Sicherheit im Auto ist seit dem großen Problem der Energieversorgung in einigen Ländern zweitrangig geworden.

Denn nicht allein der große Ölverbraucher Amerika, sondern auch die in Finanznot geratenen Länder Frankreich, Italien und Großbritannien stellen inzwischen Umweltschutz und Energiesparmaßnahmen in den Vordergrund.

Dabei geraten vor allem die Amerikaner in einen Teufelskreis. Sie plädierten in Washington für leichtere Wagen, die kaum noch Schadstoffe aus dem Auspuff entlassen, wenig Benzin verbrauchen und dabei auch noch sicher sein sollen. Die Entwicklung dieser Wunschautos wäre allerdings, so gestand ein amerikanischer Regierungsvertreter freimütig ein, wegen der gewaltigen Kosten nur noch den Riesenkonzernen wie General Motors und Ford möglich.



Amerikanischer Alltag: zwischen Importwagen ein „Rambler" mit abgefahrenen Winterreifen. Amerikanischer Beitrag zur Sicherheitskonferenz in Washington: der Sicherheits-Prototyp „Minicar RSV".

Fotos: Rettie, Brodbeck

Ohnehin stecken die amerikanischen Sicherheits- und Umweltschutzgesetze voller Ungereimtheiten. So sorgen beispielsweise die superscharfen Abgasbestimmungen für erhöhten Benzinverbrauch, der wiederum durch neue Verbrauchsgesetze gedrosselt werden soll. Und wer den ausführlichen Vorträgen amerikanischer Regierungsmitglieder zum Thema Sicherheit im Auto gefolgt war und anschließend die Realität auf der Straße kennnenlernte, muß die Glaubwürdigkeit der Redner bezweifeln.

Denn abgefahrene Reifen, durchgerostete Auspuffanlagen, zerschlissene Stoßdämpfer, total verstellte und reichlich Schadstoff produzierende Achtzylinder-Triebwerke gehören ebenso zum amerikanischen Alltag wie die Tatsache, daß kaum Gurte benutzt werden und daß die Mehrzahl der Autos immer noch auf wenig griffigen Diagonalpneus rollt.

Sicherheit, das war die einmütige Feststellung der europäischen Konferenz-Teilnehmer, ist in den USA derzeit nur bei Importwagen zu finden.

Uwe Brodbeck

Kurze Liste der wesentlichsten Vorzüge des meistgekauften Rasierers in Deutschland:

- bewährtes Schersystem des „sixtant 8008."
- große aktive Scherfläche.
- ausgeklügeltes Folienraster mit Waben und Schlitzen.
- gründliche, schnelle Rasur.
- platinveredelte Scherfolie.
- gleitet zügig, auch wenn die Haut feucht ist.
- schmaler, kompakter Scherkopf.
- extrem enger Scherfolienradius.
- rasiert präzis in jedem Winkel.
- Problemzonen kein Problem.
- 3° schräggestellte Chromstahlklingen.
- rasiert anliegende wie verwirbelte Stoppeln perfekt.
- präzises Zusammenwirken von Klingenblock und Scherfolie.
- glatter, genauer Schnitt.
- schont die Haut.
- komfortable 1-Knopf-Bedienung.
- liegt gut und bequem in der Hand.
- leicht und genau zu führen.
- umschaltbar von 220 auf 110 Volt.
- verschleißfester, wartungsfreier Schwingankermotor.
- schlag- und bruchfestes Gehäuse.
- 25 Jahre Erfahrung.
- wahlweise in Spiegelkassette oder Komplettausstattung.
- überall zu haben: Fachhandel und Fachabteilungen der Warenhäuser.
- 3 Jahre internationale Garantie.

Oder noch kürzer:

Jeden Tag eine perfekte Rasur. Braun sixtant 8008.

BRAUN

Braun sixtant 8008. Die Summe unserer Erfahrung.

6-378

Bei REGEN

Einfach auf die Autoscheiben auftragen. Regentropfen rollen durch den Fahrtwind sofort ab. Selbst bei stärkstem Regen haben Sie immer klare Sicht. Für Autobahn- und Landstraßenfahrten einfach ideal.

Probieren Sie es aus, die Wirkung wird Sie verblüffen!

Sicher fahren in Regen und Schnee.

weyer

5628 Heiligenhaus Abt. 14

Erhältlich im Autozubehör-Handel, in allen Kaufhäusern und bei Ihrer Tankstelle, z. B. Esso

Vertrieb Schweiz: Eschler-Urania, Zürich
Vertrieb Österreich: Anker, Wien
Birner, Wien · Neuruhrer & Gruber, Wien
Touring-Club

Wie die Fledermäuse

Abstandswarngeräte sollen Auffahrunfälle verhindern.

Was die mit traumhafter Sicherheit durch die Nacht fliegenden Fledermäuse zuverlässig vor jedem Hindernis warnt, soll nun auch den Autofahrern zugute kommen: ein System, das Radarwellen aussendet und den Fahrer über Abstand zum Vordermann oder über ein Hindernis informiert.

Mit finanzieller Unterstützung des Bundesforschungsministeriums arbeiten bereits seit mehreren Jahren vier deutsche Firmen (AEG-Telefunken mit Bosch zusammen und Standard Elektrik Lorenz [SEL] mit Daimler-Benz) an einem sogenannten Radarabstandswarn-System, das in den 80er Jahren breitere Verwendung finden soll.

SEL hat nun zusammen mit Daimler-Benz ein funktionstüchtiges Versuchsmodell vorgestellt, das mit „frequenzmoduliertem Dauerstrichradar" arbeitet; das bedeutet nichts anderes, als daß nur vor dem gewarnt wird, was wirklich gefährlich ist, also nicht vor der Leitplanke, sondern vor dem Fahrzeug in der eigenen Fahrspur.

Solche Systeme bestehen im Prinzip aus Antenne, Radarsensor, Prozeßrechner und Warnanzeige. An dem noch sehr voluminösen Modell des Radarabstandwarn-Systems von SEL und Daimler-Benz erkennt man den tatsächlichen Abstand und ob und wieviel man den Sicherheitsabstand über- oder unterschreitet. Der Meßbereich erstreckt sich dabei von zehn bis 130 Meter. Und da der Fahrer die Augen auf der Fahrbahn und nicht ständig auf Skalen haben sollte, wird die Anzeige in der Praxis auf eine akustische oder optische Warnung hinauslaufen.

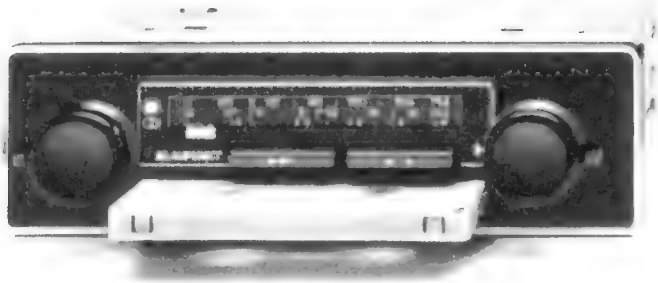
Gedacht ist auch daran, in der letzten Ausbaustufe das Warnsystem mit dem Gas und der Bremse so zu verbinden, daß der Fahrer weitgehend ausgeschaltet wird und damit geruhsame Kolonnenfahrt möglich ist. 1980 soll das von SEL und Daimler-Benz gemeinsam entwickelte Gerät, das bis dahin noch erheblich verkleinert wird, in Serie aufgelegt werden. Der Preis soll etwa 1000 Mark betragen, sofern das Gerät gleich im Neuwagen eingebaut ist.

Gedacht ist vor allem an große Personenwagen, Autobusse und Lastwagen, die für den Transport wertvoller oder gefährlicher Frachten bestimmt sind.

Fahrversuche mit dem Radarwarnsystem laufen bereits. Links im Bild das Anzeigegerät des von SEL und Daimler-Benz entwickelten Modells und (Bild unten), im Kühlergrill eingebaut, die Sende- und Empfangsanlage von AEG-Telefunken und Bosch.

Lürzer, Conrad

Es wäre kein Problem, unsere Cassetten-Autoradios billiger zu machen.



Original Blaupunkt Essen CR.

Cassetten-Autoradio für UKW stereo, Mittelwelle und Langwelle. Stereo-Cassettenteil mit schnellem Vorlauf. Sender-Handabstimmung. 2 mal 5 Watt Ausgangsleistung nach DIN 45324.

Automatische Störunterdrückung (ASU); verbessert den UKW-Empfang.

UKW-Scharfabstimmung (ETC); der gewählte Sender bleibt automatisch optimal eingestellt.

Kombinierter Höhen- und Tiefenregler.

Automatischer Cassetten-Ausschub bei Bandende mit gleichzeitigem Umschalten auf Radio.

Vorbeugen gegen Bandsalat durch elektronische Schutzschaltung.

Anschluß für automatische Antenne.

Anschluß für Verkehrslotsen.

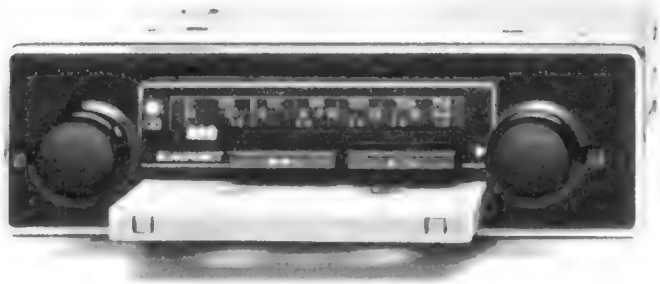
Elektronische Vorrangschaltung für Verkehrsfunk-Meldungen; für die Dauer der Durchsage wird die Cassetten-Musik automatisch unterbrochen.

Hohe Trennschärfe: dreifache Variometer-Abstimmung, Zwischenfrequenz-Verstärker mit Keramik-Mehrfach-Filtern.

Weitgehende Verzerrungsfreiheit in Sendernähe durch getrennten Oszillator.

Dickschichtschaltungen: Langfristige Funktionssicherheit durch weniger Lötstellen als bei herkömmlichen Widerständen.

Durchkontaktierte Leiterplatten: betriebssicherer als die übliche Löttechnik.



Blaupunkt Essen CR, wenn wir es um 100 Mark abmagern würden.

Cassetten-Autoradio für UKW stereo, Mittelwelle und Langwelle. Stereo-Cassettenteil mit schnellem Vorlauf. Sender-Handabstimmung. 2 mal 5 Watt Ausgangsleistung nach DIN 45324.

~~Automatische Störunterdrückung (ASU); verbessert den~~ UKW-Empfang.

~~UKW-Scharfabstimmung (ETC)~~; der gewählte Sender bleibt ~~automatisch optimal~~ eingestellt.

~~Kombinierter~~ Höhen- ~~und Tiefen~~regler.

Manueller Cassetten-Ausschub~~bei Bandende mit gleichzeitigem Umschalten auf Radio.~~

~~Vorbeugen gegen Bandsalat durch elektronische Schutzschaltung.~~

~~Anschluß für automatische Antenne.~~

~~Anschluß für Verkehrslotsen.~~

~~Elektronische Vorrangschaltung für Verkehrsfunk-Meldungen; für die Dauer der Durchsage wird die Cassetten-Musik automatisch unterbrochen.~~

~~Hohe~~ Trennschärfe: ~~dreifache~~ Variometer-Abstimmung, Zwischenfrequenz-Verstärker mit ~~Keramik-Mehrfach~~-Filtern.

~~Weitgehende~~ Verzerrungs~~freiheit~~ in Sendernähe ~~durch getrennten Oszillator.~~

~~Dickschichtschaltungen: langfristige Funktionssicherheit durch weniger Lötstellen als bei~~ herkömmlichen Widerständen.

~~Durchkontaktierte~~ Leiterplatten: ~~betriebssicherer als die~~ übliche Löttechnik.

Aber dieses Gerät würden wir nicht bauen.

Man wird nicht ohne Grund die Nummer 1 in Deutschlands Automobilen.

BLAUPUNKT

BOSCH Gruppe

KONICA C 35 EF
Nur Petrus blitzt besser!

Die KONICA C 35 EF hat eine vollautomatische Belichtungssteuerung. Reicht das Licht nicht mehr aus, so bringen Sie das eingebaute Elektronen-Blitzgerät durch Knopfdruck in Schußposition. Sie brauchen nur auszulösen und belichten automatisch immer richtig – bei Tag und Nacht. Hinzu kommt ein superscharfes Hexanon Objektiv für brillante Fotos. Wo finden Sie soviel Komfort zu einem vernünftigen Preis?

Höchstens bei einer anderen KONICA. Denn die KONICA C 35 EF ist nur eine von vier kompakten KONICA Sucher-cameras. Wollen Sie alle vier näher kennenlernen? Dann fragen Sie Ihren Fotofachhändler oder schreiben Sie uns einfach.

fotografieren
BRAUN NÜRNBERG
projizieren

Carl Braun Camera-Werk, 85 Nürnberg
Muggenhofer Str. 122. KONICA-Alleinvertrieb und Garantie BRD

An die Redaktion

BMW gegen Mercedes

Baut BMW bessere Autos als Mercedes? auto motor und sport verglich BMW 520, 528, 3.0 L und 633 CSi mit den Mercedes 200, 280, 280 SE und 350 SLC.

Heft 20, Seite 32 und Briefe.

Wenn ich keine Vergleiche mehr anstelle,
wenn ich Fortschritt bezweifle,
wenn ich geduldig geworden bin,
wenn ich für mein Image etwas tun muß,
wenn ich einmal Hosenträger trage,
dann steige ich auf Mercedes um!

Jürgen Fromberg, Bad Soden

Dieser Test war meiner Meinung nach sehr objektiv. Es war vorauszusehen, daß auto motor und sport bei den Stern-Enthusiasten ins Fettnäpfchen treten würde. Auf Herrn Hans Schwenks Behauptung, man müßte einen BMW 520 mit einem Mercedes 230 vergleichen, kann ich nur sagen, daß man nicht einen Zweiliter-Wagen mit einem 2,3 Liter-Wagen vergleichen kann. Als Trost für Herrn Schwenk: Wäre der Test mit dem von ihm vorgeschlagenen Wagen durchgeführt worden, hätte das Ergebnis auch nicht anders gelautet. Sogar ein BMW 518 hält da noch mit. Wenn Herr Edgar Knie meint, daß ein BMW nur bei einem BMW-Händler zu einem erträglichen Preis in Zahlung gegeben werden kann, so hat er sich offensichtlich noch nie über die BMW-Gebrauchtwagenpreise informiert.

Rainer Wagener, Hattingen

Voller Schmunzeln lese ich die galligen Kommentare einiger Zeitgenossen zu Ihrem Vergleichstest.

Ich selbst bezweifle die Objektivität eines Vergleichstests von je zwei Fahrzeugen eines ähnlichen Preisniveaus, aber von doch grundsätzlich verschiedener Konzeption, doch dieses Problem haben Sie in Ihrem Test ja selbst erkannt behandelt.

Trotzdem ist dieser Test eine Herausforderung an Deutschlands prestigebewußte Elite, denn dieser muß, ob sie es will oder nicht, bewußt werden, daß ihr „Guter Stern auf allen Stra-

BMW Fünfer-Reihe

ßen" einen meistens gleichwertigen und oft überlegenen Konkurrenten hat.

Siegfried Hamel, Puchheim

Ich habe seit 1957 insgesamt zehn Mercedes-Auto gefahren. Da ich mit dem letzten 350 SE aus verschiedenen Gründen nicht zufrieden war, habe ich mir – vor allem auf Grund Ihrer Testberichte – einen BMW 528 zugelegt.

Dieser Wagen zeigt einige Mängel:

Er braucht mit dem neuen Einvergaser-Motor und Automatic bei Dauergeschwindigkeiten von 80 bis 100 km/h

17 bis 18 Liter Benzin. Der Wagen hat jetzt 3500 km gelaufen, ein Werksingenieur reparierte vor einigen Tagen den Vergaser, aber ohne Erfolg. Nach Reklamation teilten mir die Verkaufsleute mit, daß man nach einer Laufzeit von etwa 4000 km die Vergaseranlage erneut überprüfen wolle.
Weitere Fehler stellten sich nach 2500 km heraus: ein klirrendes Geräusch im Motor, Ölwanne des Motors wurde geöffnet, Lager geprüft und angeblich an der

Ölpumpe eine Reparatur vorgenommen. Das Geräusch ist nach der Reparatur immer noch zu hören.
Die Getriebeautomatik muß ich im Gegensatz zu der von Mercedes als äußerst schlecht bezeichnen. Sie arbeitet ruckartig und schaltet viel zu häufig.
Daß die Karosserie eine wesentlich leichtere Bauart aufweist als die von Mercedes, war mir bekannt. Schlechtes Türenschließen sowie Vibrieren des nach meiner Meinung sehr leicht gebauten Schiebedaches empfinde ich als sehr unangenehm.
Hoffentlich nimmt mir Mercedes-Benz diesen BMW bald ohne größeren Verlust in Zahlung, wenn nicht BMW auf dem Kulanzwege sich bereit erklärt, das Fahrzeug umzutauschen. **Dr. H. Burele, Zierenberg**

Wünsche an die neue Regierung

Editorial, Heft 22.

Zu Ihrem Artikel kann man nur gratulieren. Machen Sie in diesem Sinne weiter und lassen Sie sich nicht entmutigen. **Ernst-Georg Müller, Freiheit b. Osterode**

Die Mannschaft

Heft 22, Seite 34.

Ihr Bericht über Herrn Weitmanns Passion hat mich sehr gestört. Es ist ja richtig, daß der Jäger, der das Wild das ganze Jahr über beobachtet, hegt und im Winter füttert, zur gesunden Bestanderhaltung überzähliges und krankes Wild abschießen muß. Aber nur er.
Nun gibt es Typen, die kommen daher, fragen „Was kostet der Bock?", legen einen Haufen Geld auf den Tisch, gehen auf die Pirsch, knallen das Wild ab und fahren heim. Sie nennen es „Waid". Ich nenne es Lust am Töten. Denn das Erfolgserlebnis des Treffens könnten die Leute auch auf dem Schießstand haben.

Wolfgang Kühl-Müller, Mühlacker

Billiges Geld zum Autokauf

Heft 21, Seite 130.

In Ihrem Bericht erwähnen Sie, daß alle Banken eine einmalige Kreditgebühr in Höhe von zwei Prozent der Kreditsumme berechnen. Meine Bank, die Badische Beamtenbank in Karlsruhe, stellt seit Jahrzehnten ledig-

Superhirn: Ein anspruchsvolles Denk- und Taktikspiel – ausgeklügelt für kluge Köpfe.

Der Farb-Code des Gegners ist geheim.
Wie lautet die Kombination?
Zug um Zug werden Vermutungen zur Gewißheit.
Dringen Sie mit ›Superhirn‹ in die
Welt ein, wo helle Köpfe Licht ins Dunkel
streng geheimer Schlüssel und
Codes bringen.

Parkern Sie mit!

PARKER
Weltbekannt durch MONOPOLY

PARKER... mehr als nur ein Spiel

Sparen Sie Geld.

Motorcraft-Kühlkonzentrat-Extra erneuern Sie nur alle zwei Jahre.

Alljährlich im Herbst öffnen Autofahrer ihre Kühler und ihre Portemonnaies – für Frostschutzmittel.

Mit Motorcraft Langzeit-Kühlkonzentrat-Extra ist die Sache einfacher und preiswert. Das „Extra" liegt in der Wirkung:

- Temperatur-Ausgleich im Winter wie im Sommer – also weder ein zu kalter noch ein zu heißer Kühler.
- Langzeitwirkung für zwei Jahre (bei einer Mischung von 50:50 bis zu minus 38°).
- Schutz auch gegen Rost und Korrosion.

Motorcraft

...sparen beim Fahren

Zündkerzen · Öl- und Luftfilter
Keilriemen · Zündungsteile
Wischerblätter · Wischerarme
Glühlampen · Signalhörner
Tune-up-Kits (Elektroinspektionssätze) Kühlsystemteile
Radlager · Pflegemittel Kühlkonzentrat-Extra · Stoßdämpfer.

Qualitätsteile - für die meisten Automarken

Für Modelle von: Audi, Austin, Alfa Romeo, BMW, Citroën, Fiat, Ford, Mercedes, Morris, Opel, Peugeot, Porsche, Renault, Saab, Simca, Toyota, Volvo, VW und viele andere.

Leserbriefe

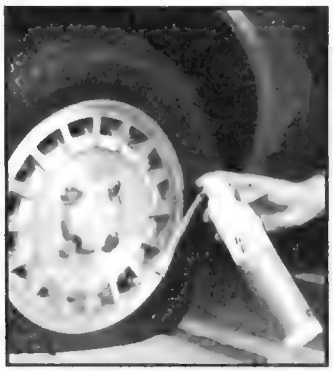
lich ein Prozent der Kreditsumme in Anrechnung, während der Zinssatz derzeit acht Prozent pro Jahr beträgt. Die Kreditaufnahme bei der Badischen Beamtenbank erfordert lediglich die Mitgliedschaft (Gehaltskonto) und setzt regelmäßige Gehaltsgutschriften und geordnete finanzielle Verhältnisse voraus. **Ulrich Deißler, Rheinstetten**

Plattfußeinlage

Sind Reifenabdichtmittel ihr Geld wert?

Heft 22, Seite 140.

Bei Temperaturen um null Grad oder darunter, sind diese Spraydosen völlig unbrauchbar. Das Dichtmaterial verliert offenbar die Fähigkeit, die enge Ventilöffnung zügig zu passieren. Bei der geringsten Stockung wird das Ventil irreparabel zugeklebt. **Heinz-Peter Schuck, München**



Bei tiefen Temperaturen wirkungslos: Abdichtmittel.

Als die Räder laufen lernten

Viel Hubraum, Stars, Weltrekorde.

Heft 21, Seite 158.

Sie berichten über das Auto der Filmschauspielerin Lilian Harvey. Die angegebenen Daten eines Mercedes 500 K stimmen zwar sehr genau, nur haben Sie wohl übersehen, daß es sich bei dem abgebildeten Fahrzeug gar nicht um einen 500 K handelt, sondern um den Typ SS, dessen 6-Zylindermotor bei 7,1 Liter Inhalt 140, bei späteren Ausführungen 160 PS und mit Kompressor 200 PS leistete. **Rolf Baetzel, Bielefeld**

Stereo fürs Handschuhfach

Heft 21, Seite 168.

Ich möchte Sie darauf hinweisen, daß Glenn Miller kein Klarinettist, sondern ein hervorragender Posaunist war. Der Verfasser dieses Textes sollte sich besser informieren oder sich doch lieber mit Autos beschäftigen. **Hans-Martin Götschin, Badenweiler**

auto motor sport

Herausgeber:
Paul Pietsch
Ludwig Vogel

Redaktionsdirektor:
Ferdinand Simoneit

Chefredaktion:
Fritz Reuter
Klaus Westrup
Dipl.-Ing. Gert Hack

Grafische Gestaltung:
Robert Rettenmayr

Produktion:
Otto Goebel (Ltg.)

Horst Steindel
(Chef vom Dienst)

Redaktion:
Clauspeter Becker
(Sonderaufgaben)
Uwe Brodbeck
(Ltg. Magazin)
Ing. Helmut Eicker
(Technik, Leiter der Testabteilung)
Horst Hamel
(Dokumentation)
Norbert Haug
(Sport)
Harald Kaiser
(Sport)
Götz Leyrer
(Ltg. Ratgeber)
Michael Mehlin
(Testwagen)
Wiltrud Miethke
(Unterhaltung)
Bernd Ostmann
(Testabteilung)
Hans-Robert Richarz
(Wirtschaft)
Stefan Roser
(Testabteilung)
Hannes Scholten
(Ltg. Unterhaltung)
Werner Schruf
(Test und Technik)
Ute Teichmann
(Testabteilung)
Klaus Wießmann
(Test und Technik)

Grafik:
Martin Ebergenyi,
Brigitta Glöde,
Andreas Olbrich,
Franz Olinowetz (Ltg.)

Fotografen:
Hans Peter Seufert
Heinz Binder
Julius Weitmann

Zeichner:
Walter Gotschke
Rolf Kutschera

Ständige Mitarbeiter:
Fritz B. Busch
Paul Frère
Karl Königshofer
Dipl.-Ing. Dieter Korp
Hartmut Lehbrink
Jürgen Lewandowski
Rolf Lohberg
Heinz Prüller
Dr. Paul Simsa

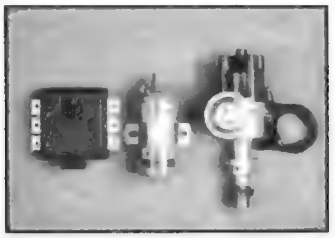
Auslandskorrespondenten: Marc Madow, Los Angeles; Wallace Wyss, Verdugo City; Gordon Wilkins, London;

Blitzkarriere

Amerikanische Abgasgesetze lösten eine elektronische Revolution bei den Zündanlagen aus.

Heft 22, Seite 98.

In Ihrem Artikel wird sehr anschaulich geschildert, wie die Elektronikerzunft sich jetzt daranmacht, die relativ problemlose mechanische Zündanlage zu morden und durch ein System zu ersetzen, das auch noch den letzten Parameter für die Bestimmung von Zündzeitpunkt und Schließwinkel umfaßt.



Wenig reparaturfreundlich: elektronische Zündanlagen.

Der elektronisch unverbildete Autofahrer ist jedoch schlußendlich nur an einem möglichst reibungslos und kostengünstig zu wartenden Auto interessiert und dürfte den Hinweis, daß so ein Zündungsrechner schließlich mehr Schaltfunktionen ausübt als ein Farbfernseher, kaum als Rechtfertigung für den vierfachen Preis der Vollelektronik gegenüber der konventionellen Zündanlage akzeptieren.

Leider wurde versäumt, darauf hinzuweisen, daß die elektronischen Bauelemente stark wärmegefährdet sind und durch den Ausfall eines 20 Pfennig-Bauteils das ganze wunderschöne System seinen Geist aufgibt. Die Hilfe, die in einem solchen Fall heute ein Fahrer, insbesondere bei Auslandsaufenthalten, erwarten kann, ist höchst spärlich oder wird vorausgesetzt, daß in Zukunft ein Satz Reserveplatinen, Batterielötkolben und noch ein Oszillograph zum betriebsnotwendigen Bordgepäck gehören?

Dr. Gerhard Walther, Wiesbaden

B. Buschs Sammelsurium

Der kleine Hanomag 10 PS.

Heft 22, Seite 16.

Für den kleinen Hanomag gab es im Raum Köln-Bonn damals einen treffenderen Namen, nämlich: Wanderniere. Ein Freund meines Elternhauses fuhr 1926 eine

Spitzname für den kleinen Hanomag: Wanderniere.

Alan Brinton, Sevenoaks; Jean Bernardet, Paris; Bernard Cahier, Evian-les-Bains; Giovanni Conte Lurani, Mailand; Gianni Rogliatti, Turin.

Verlag: Vereinigte Motor-Verlage GmbH + Co KG Stuttgart Leuschnerstraße 1 Tel.: 07 11/21 42–1 FS: 07/22 036

Redaktion: auto motor und sport 7000 Stuttgart 1, Postfach 1042

Anzeigen-Verkaufsleiter: Hansjörg Schwab; für den Inhalt verantw.: Helmut Fligg. Vertrieb: Albert Manz. Herstellung: Hugo Herrmann (Stgt.), Heinrich Regan (Mch.). Druck: Gruner + Jahr AG & Co, Itzehoe.

Tiefdruckpapiere der Papierfabrik Albbruck, Printed in Germany.

auto motor und sport erscheint 14täglich, mittwochs. – Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten.

Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde.

Lieferung durch Verlag, Post oder Buch- und Zeitschriftenhandel.

Einzelheft DM 2,50 (einschl. MwSt.). Bezugspreis direkt ab Verlag vierteljährlich DM 15,80 (einschl. 5,5% MwSt.). Kündigung des Abonnements vier Wochen vor Vierteljahresende.

Postscheckkonto: Stuttgart 161 37. Bankkonto: Dresdner Bank AG Stuttgart 9 022 284.

Anzeigenpreisliste Nr. 29 – Gerichtsstand Stuttgart.

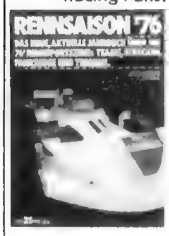
Im gleichen Verlag erscheinen: „Motor Revue", „Flug-Revue/flugwelt international", „lastauto omnibus", „lastauto omnibuskatalog", „mot Die Auto-Zeitschrift", „auto-Katalog", „sport auto".

Im Motor-Presse-Verlag GmbH & Co KG: „Motorrad", „Motorrad-Katalog", „fiat fahren".

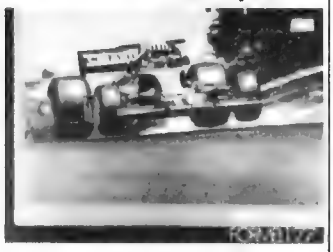
Tabatip

Racing Shop

bringt 3 ideale Geschenkideen für Racing Fans:



RENN SAISON '76
Die handliche Rennsport-„Bibel" im DIN A 6-Taschenformat. Fahrer, Wagen, Strecken auf fast 200 Seiten für nur
DM 3,95



TABATIP SHADOW FORMEL 1 Kalender 77
Mit packenden Actionfotos aus der Formel 1 von Stuck, Lauda, Scheckter, Pryce u.a. auf 13 Blättern im Großformat 44,6 x 32,8 cm für nur **DM 14,80**

TABATIP SHADOW RACING JACKET
Eine extraleichte, universelle Racing-Fan-Jacke mit Kapuze u. dem offiziellen Design des Tabatip-Shadow-Formel 1-Teams für nur
DM 17,50

nur im Tabatip Racing Shop erhältlich!

BESTELLSCHEIN

Ich bestelle hiermit im TABATIP RACING SHOP, Postfach 1280, 7897 Tiengen

____ Ex. Rennsaison zu je DM 3,95
____ Ex. Tabatip Kalender 77 zu je DM 14,80
____ Ex. Racing Jackets klein/mittel/groß zu je DM 17,50

Der Betrag zuzügl. DM 2,– Porto/Verpackung

☐ wird gleichzeitig auf das Konto Villiger Söhne (Racing Shop) Nr. 415380 Deutsche Bank Säckingen (BLZ 68470036) überwiesen

☐ liegt als Scheck bei

Name

Adresse

Unterschrift 5

Leserbriefe

solche Wanderniere. Er hatte in Endenich (damals frisch in Bonn eingemeindet) eine Braut, und wenn seine Wanderniere kaputt war, was öfters vorkam, dann nannte er sie „Scheißkarren" und fuhr mit der Straßenbahn.

Hans G. Strepp, Hamburg

Die Jubiläumsgabe

Erfolgreiche Autos (7): Am 50. Geburtstag von BMW begann die Karriere der 02-Modelle.

Heft 21, Seite 124.

Aufgrund Ihres ersten Testberichtes 1966 über den damaligen 1600-2 erwarb ich ein solches Fahrzeug. Leistung, Straßenlage, Ausstattung und insbesondere der Benzinverbrauch waren vorbildlich. Seit dieser Zeit fahre ich ausschließlich Fahrzeuge dieser Typenreihe.

Noch immer sehr beliebt: BMW 2002.

Insbesondere der 2002 ist in der hiesigen Gegend (Taunus) das ideale Auto. Kurvenreiche, steigende und abfallende Straßen werden von diesem Auto so gut genommen, daß Fahrzeuge anderer Hersteller praktisch deklassiert sind. Um so mehr ist es zu bedauern, daß dieser BMW nicht mehr gebaut wird.

Herbert Wischmann, Wellrod

Alfa und der Rost

Editorial, Heft 20.

Wie will Herr Steinmetz denn feststellen, ob der Wagen nicht doch in absehbarer Zeit wieder rostet? Es

Qualitäts-Kontrolle: Alfa-Direktor Steinmetz

lernt jeder Malerlehrling im ersten Lehrjahr, daß der Schlußlack nur so lange hält wie die Vorbereitung des Untergrundes.

Wir haben keine besonderen Rostschäden am Alfasud meiner Tochter. Aber in zwei Jahren (2900 km) folgende Reparaturen: Zwei Scheibenbremsen neu, zwei Scheibenwischer neu, Kupplung neu, Schalter vom Rückfahrscheinwerfer am Getriebe neu, Tachowelle neu.

Es ist nicht nur der Rost, auch die allgemeine Qualität ist unter Durchschnitt.

Gustav Armbröster, Lohfelden

Test Volkswagen-Bus

Heft 21, Seite 104.

Sie haben in Ihrem Bericht über den Volkswagen-Bus einen wesentlichen Faktor vergessen: das anfällige Getriebe. Ein im November 1971 gekaufter Wagen erhielt mit 32 000 km ein neues Getriebe eingebaut. Kosten: 985 Mark.

Ein im November 1974 gekaufter 68 PS-Bus (Preis: 17 900 Mark) hat im August

Manchmal Getriebe-Ärger: VW-Bus.

1976 bei km-Stand 28 750 ein neues Getriebe bekommen. Ein Bekannter mußte bei seinem VW-Bus vor Wochen bei km-Stand 42 000 das Getriebe wechseln lassen.

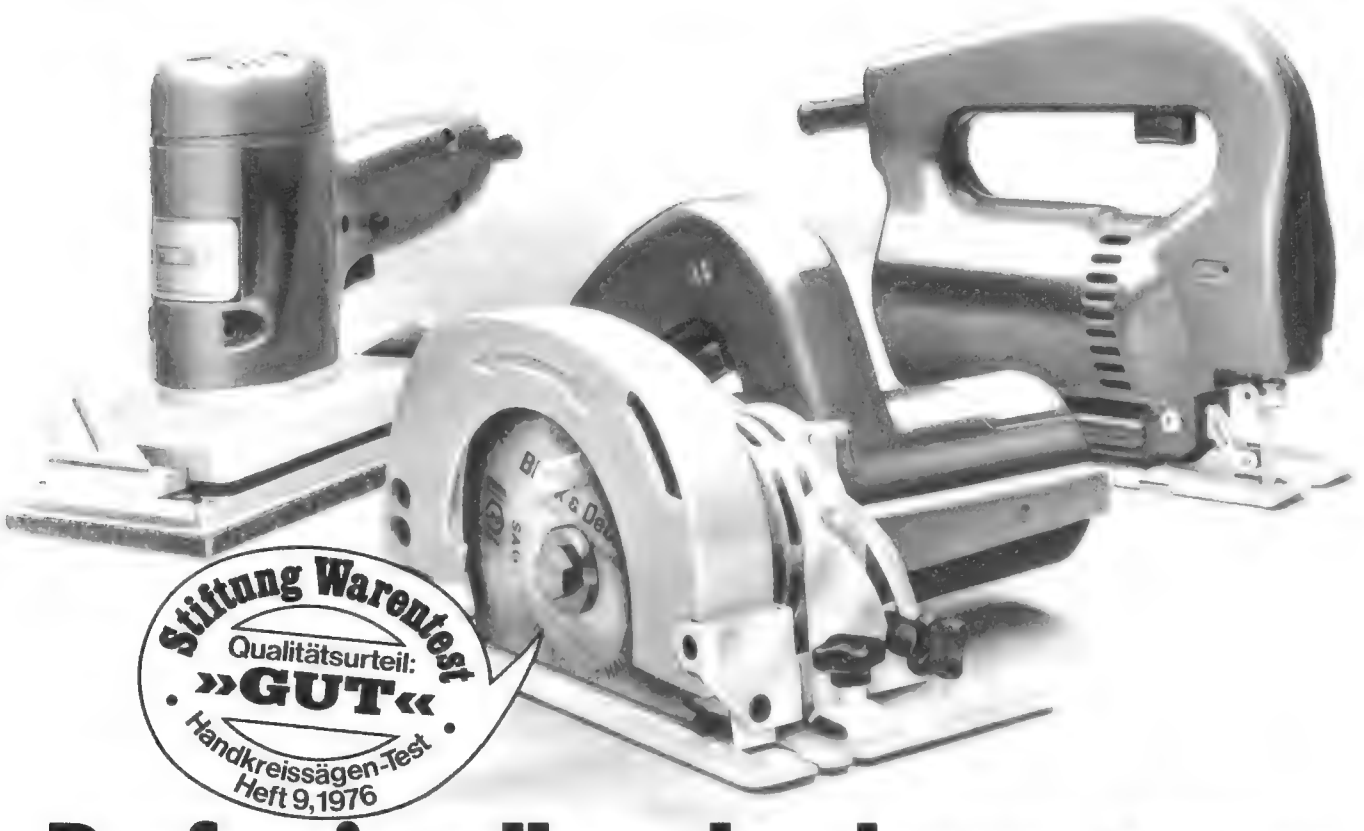
M. Negele, Ludwigsburg

Das Zündschloß vom Taunus gilt als das schönste seiner Art in Deutschland.

Zeichnung: Köpf

Black & Decker®

Vollmotorisierte Master-Maschinen.



Professioneller, aber kaum teurer als viele umständliche Zusatzgeräte.

Zusatzgeräte verdienen ihren Namen zu Recht: Sie machen zusätzliche Arbeit.

Master-Maschinen dagegen sind ohne jeden Umbau immer sofort einsatzbereit. Knopfdruck – und los geht's. Denn jede Master-Maschine hat einen eigenen leistungsstarken Motor, damit Sie schnell, genau und handlich arbeiten können.

Warum entscheiden sich 2/3 aller Heimwerker beim Kauf solcher Motor-Geräte für Black & Decker?

Das hat seine Gründe. Denn Black & Decker hat Handwerker-Qualität für Heimwerker erschwinglich gemacht.

Black & Decker produziert in seinem modernen Werk in Idstein/Ts. diese Maschinen in hohen Stückzahlen, auf vollautomatischen Anlagen, nach rationellsten Fertigungsmethoden.

Diese Anlagen arbeiten präzise und schnell und ermöglichen die günstigen Black & Decker Preise.

Das ist ein Vorzug, der Ihnen zugute kommt.

Black & Decker kann als einziger Hersteller sogar eine einjährige Vollgarantie für Master-Maschinen mit eigenem Motor bieten, obwohl diese kaum teurer sind als manche motorlose Zusatzgeräte anderer Hersteller.

119,-* **Master-Handkreissäge DN 55**
450 Watt-Motor. Leerlaufdrehzahl 3 000 U/min. Schnittiefe 35 mm Stufenlose Gehrungseinstellung bis 45 Grad

105,-* **Master-Vibrationsschleifer DN 46**
Hohe Schleifgeschwindigkeit mit 16.000 U/min
Schleiffläche 195 x 93 mm.

119,-* **Master-Stichsäge DN 35**
330 Watt-Motor. Schnittiefe in Holz 40 mm. Schnittiefe in Stahl 2 mm
Stufenlose Gehrungseinstellung bis 45 Grad

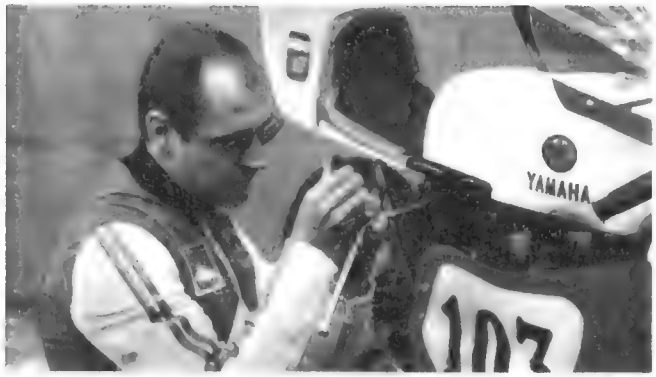
Außerdem gibt es im Master-Programm: Hobel, Oberfrasen, Winkelschleifer, Spritzpistolen, Doppelschleifbock und Bohrmaschinen.

* Unverbindliche Preisempfehlung

auto motor sport Die Mannschaft

Klaus Wießmann, 38, Redakteur im Ressort „Test und Technik", ist der einzige Motorrad-Rennfahrer in der Redaktion. Die Neigung zum sportlichen Umgang mit Zweirädern begleitet den gebürtigen Gießener bereits seit frühester Jugend. Denn er hatte, damals gerade 18 Jahre alt, den Führerschein noch nicht einmal eine Woche, als er schon den ersten Wettbewerb, eine Geländefahrt, in Angriff nahm.

Seit dieser Zeit war Wießmann an den Wochenenden ziemlich regelmäßig in Sachen Rennsport unterwegs – anfangs noch mit einem bei der Post ersteigerten DKW-Bus, in den bis



zu acht Rennmaschinen und fünf Menschen hineinpaßten. Einer der damaligen Fünfer-Gruppe wurde später Weltmeister, und das sechsmal: Klaus Enders auf seinem BMW-Gespann.

Als besonders gefährlich empfand Klaus Wießmann, der sich im nächsten Jahr eine Kawasaki Z 1000 oder eine MV Agusta zulegen will, den Rennsport zu keiner Zeit. Die bisher schlimmste Verletzung bei zahllosen Stürzen, vor allem im Geländesport, blieb ein gebrochenes Schlüsselbein.

Dafür zerbrach in seinen Motoren mehr. Die NSU Sportmax, die Wießmann in den Jahren 1962 bis 1967 auf der Rundstrecke bewegte, blieb da wegen überdurchschnittlicher Zuverlässigkeit die große Ausnahme.

Die 125 cm³-„Rimi" hingegen, eine zweitaktende Drehschieber-Rennmaschine, die einer Kleinst-Auflage von drei Exemplaren entstammt, machte dem jungen Rennpiloten schon mehr Kummer.

Noch heute finden sich deshalb genügend Rimi-Souvenirs in einer Wießmannschen Schublade: 25 durchgebrannte Kolben.

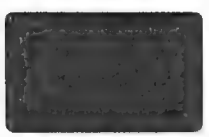
CANTON

Das Beste am Discostat ist, dass er trocken reinigt und entlädt Canton Schallplatten Pflegeset

Orthodynamisch und von Canton Neu: HiFi Stereo Kopfhörer mit Entzerrer KE 600

Jedem Tonbandmixer seine Canton Schalt- und Mischeinheit Neu: Combi 40 mix

Viel HiFi bei wenig Platz Neu: HiFi Box LX 300



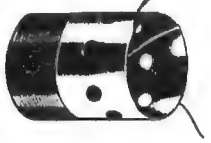
Das Grösste an Canton HiFi Boxen ist dass sie so klein sind HiFi Lautsprecher Programm

Type	Masse (BxHxT)	Belastbarkeit
LX 300	24,5 x 15 x 12 cm	30/45 W
LE 250	30 x 17,5 x 13 cm	25/40 W
LE 350	36 x 20,5 x 19 cm	35/50 W
LE 350 F	44 x 26 x 11 cm	35/50 W
LE 400	38,5 x 21,5 x 20 cm	45/60 W
LE 500	44 x 24,5 x 21 cm	55/80 W
LE 600	49,5 x 27,5 x 24 cm	70/100 W
LE 900	58,5 x 31,5 x 27 cm	90/130 W

Von 8 Canton HiFi Boxen passt nahezu in allen Fällen ein Paar zu jeder HiFi Stereo-Anlage.

CANTON

Das Canton Prinzip: HiFi bis ins Detail



Mehr über Canton HiFi-Erzeugnisse erfahren Sie beim HiFi-Fachhändler oder direkt vom Hersteller
Canton Elektronik GmbH + Co
Postfach
D-6390 Usingen im Taunus

Oesterreich: Canton Elektronik Ges. m. b. H.
Blumberggasse 14/1d, A-1160 Wien

Schweiz: Videosonic AG, Langgrutstraße 112
CH-8047 Zürich

Name

Straße

PLZ/Ort

C 1107 ame

Neu: Renault 5 GTL/1300. Der Freche mit dem Spatzendurst.

In Zahlen: Der neue Renault 5 GTL verbraucht nach der DIN-Norm ganze 5,9 l auf 100 km.
Und selbst, wenn Sie ihn jagen, braucht er nicht mehr als ein vergleichbarer Diesel.

100 km kosten Sie also weniger als 6,– DM. Wie bei einem Diesel. Aber Sie sparen den extremen Aufpreis (weit über DM 1000,–) für einen Diesel-Motor und bekommen statt dessen ein Auto mit flüsterndem Langlauf-Motor (welcher Diesel läuft länger?).

Einem Motor, der schon bei niedriger Drehzahl unwahrscheinlich durchzugskräftig ist. Kein Wunder bei 1,3 Liter und 42 PS.

Sie bekommen aber noch mehr: Ein serienmäßig attraktiv und luxuriös ausgestattetes Auto. Mit superbreiten Seitenschutzleisten und Schutzschilden vorn und hinten, die kleinere Karambolagen einfach schlucken.

Mit Heckscheiben-Wisch-Wasch-Anlage, dickem Teppichboden und elegantem Sicherheitslenkrad. Und mit dem hohen Komfort, der hohen Sicherheit, der hohen Reife und dem Fahrspaß – also all den Vorteilen eines Renault 5. Darum: Sparen Sie am richtigen Ende, beim Fahrzeugkauf und beim Tanken.

Ihr Renault-Händler und der 5 GTL erwarten Sie zum Probesparen.

Autotechnik für den Menschen. RENAULT

Natürlich 1 Jahr Garantie ohne km-Grenze. Für weitere Informationen: Ihr Renault-Händler oder Deutsche Renault, 504 Brühl. Problemlose und günstige Finanzierung über Renault Credit-Bank.

Alles über Mercedes

300 000 000 Autos aller Art sind auf den Straßen der Welt unterwegs. Ohne Autos wäre die Welt und wäre das Leben von heute nicht vorstellbar. Angefangen hat das alles vor 90 Jahren, als Daimler und Benz das Auto erfanden.

Angefangen hat es also 1886. Gottlieb Daimler (1834 bis 1900), als Vorstandsmitglied bei der Gasmotorenfabrik Deutz in Köln ausgeschieden, hatte in Bad Cannstatt einen gekauften Kutschwagen zu einem Automobil, einem Selbstbeweger, umgebaut; der Motor – ein stehender Einzylinder mit 70 Millimeter Bohrung und 120 Millimeter Hub – leistete bei 650 Umdrehungen in der Minute 1,1 PS. In Mannheim hatte Carl Benz (1844 bis 1929), nach siebenjähriger Baste-

Foto: Seufert

lei einen Kraftwagen fertig; auch einen Einzylinder, aber nur mit 250 Umdrehungen in der Minute und 0,7 PS. 1902 wurde jener Markenname gesetzlich geschützt, unter dem seither alle Kraftfahrzeuge aus Untertürkheim, Personen- wie Lastwagen, Diesel wie Benziner, verkauft werden: „Mercedes", benannt nach der Tochter des in Nizza an der Riviera residierenden Daimler-Vertreters Emil Jellinek. Gottlieb Daimler war damals längst nicht mehr in seiner Firma, er hatte sie Ende des Jahrhunderts in Unfrieden verlassen und anderen Besitzern übergeben. Auch Carl Benz hatte aus seinem Werk ausscheiden müssen – ein Zeitgenosse kommentierte: „So endete auch das Leben dieses Mannes in Einsamkeit und Bitternis oder zum mindesten in Resignation und in der Erkenntnis, daß jede große Erfindung ein Dämon ist, der seinen eigenen Erfinder frißt. Dieser Dämon heißt: Fortschritt." 1926 kamen die Betriebe von Daimler und Benz zusammen. Erst jetzt begann der Stern von Untertürkheim zu strahlen.

Wie gesagt, der Automobilismus begann mit dem Dreiradwagen von Benz und mit der Motorkutsche von Daimler – damit war das Automobil erfunden. Und diese Erfindung gaben ihre Nachfolger bis heute nicht aus der Hand. Daimler-Benz ist nicht die größte Automobilfirma der Welt, aber die erste. Wie alles wurde, steht auf den nächsten Seiten: Alles über Mercedes.

Vereint seit 50 Jahren

Von Daimler der Stern, von Benz der Lorbeerkranz.

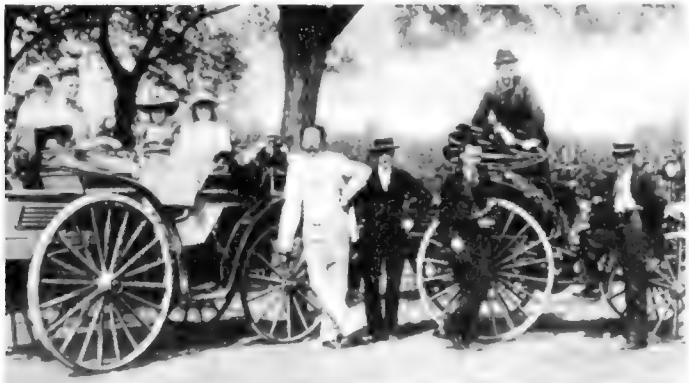
Die Daimler Motoren Gesellschaft in Untertürkheim übernahm am 29. Juni 1926 einen naheliegenden Partner: Benz & Cie, Rheinische Automobil- und Motorenfabrik AG in Mannheim. Ehestifter war die Deutsche Bank als Kreditgeber; sie wurde Hauptaktionär der neuen Daimler-Benz AG. Daimlers Markenname Mercedes und der Stern wurden mit dem Benz-Lorbeerkranz verbunden.

Unter dem Druck schlechter Zeiten waren die Firmen schon 1924 zusammengerückt, hatten Vertrieb, Konstruktion und Lastwagenproduktion koordiniert; erste Kontakte begannen 1919.

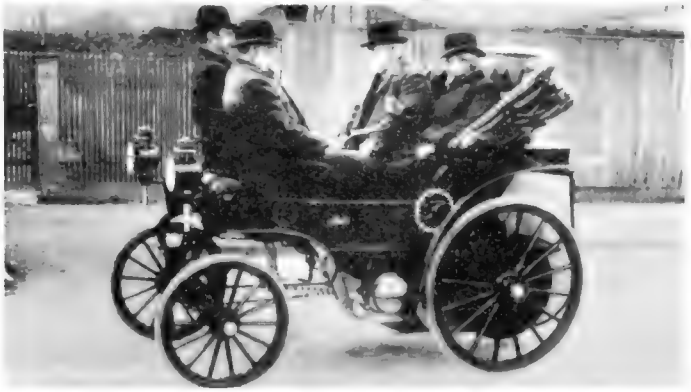
Die Firmengründer und ihre Nachkommen waren nicht mehr beteiligt. Gottlieb Daimler, geboren 1834, war 1900 gestorben. Sein Sohn Paul Daimler schied als Chefingenieur zum Jahresende 1922 aus; er ging zu Horch. Carl Benz, geboren 1844, verließ Benz & Cie schon 1903 aus gleichem Grund. 1906 machte er seine Familie mit der Firma C. Benz Söhne in Ladenburg am Neckar unabhängig, ab

Fand kein Interesse: Benz Motor-Velociped 1886

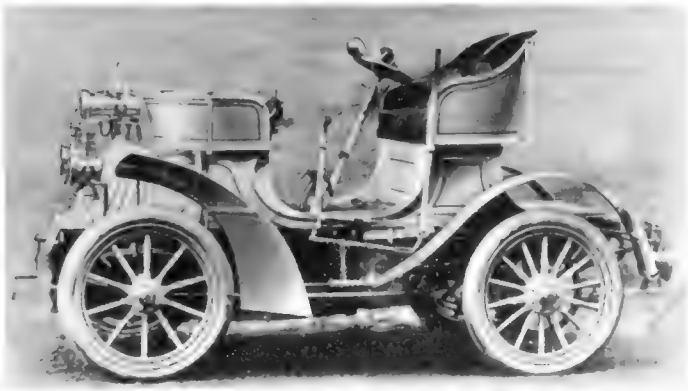
Sensation in Paris: Daimler Stahlradwagen 1889



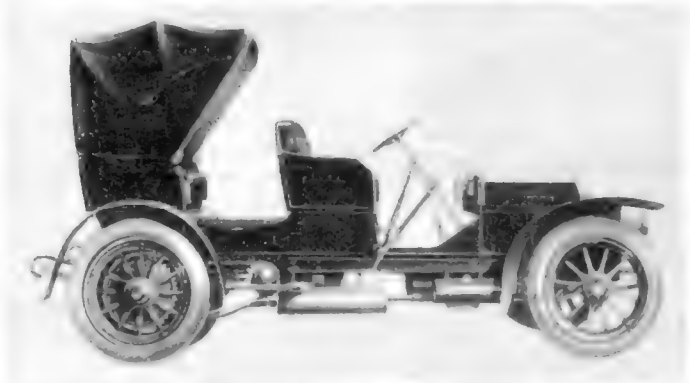
Erster Erfolg: Carl Benz mit Typ Victoria 1894



Daimler 1891: an der Pinne Maybach mit Chef und Gästen



Damals schon veraltet: Benz Sport-Vis-à-Vis 1902



Fortschrittliche Konstruktion: Mercedes Simplex Phaeton 1902

Marlboro. Der Geschmack von Freiheit und Abenteuer.
Marlboro
Marlboro
Hol Dir den vollen Geschmack der Marlboro.

1908 mit recht gutem Erfolg. Aber nach dem Krieg siechte das Unternehmen dahin und wurde 1926 liquidiert; Carl Benz starb 1929.

Er hatte sich schwer hochkämpfen müssen. Sein Vater war Lokomotivführer und starb schon 1846. Die tüchtige Mutter und eigene Begabung brachten Carl Benz zu abgeschlossener Ausbildung in Lyzeum und Polytechnikum. Nach je zwei Jahren als Mechaniker in einer Lokomotivfabrik und als technischer Zeichner in einer Waagenfabrik macht er sich 1872 selbständig.

Mit Vorrichtungen zum Biegen von Dachrinnen geriet seine Werkstatt in die Wirtschaftskrise nach dem Kriege von 1870/71. Rettung erhoffte er von einem Zweitakt-Gasmotor und brachte sich mit jahrelangen Versuchen an den Rand des absoluten Ruins, bis die Maschine 1879 endlich lief. Mühen um Patente und Finanzierung folgten, und als Carl Benz sich schließlich auf einigermaßen sicheren Füßen einem neuen Projekt zuwandte, erlebte er eine Enttäuschung: Ein Dreirad mit Viertakt-Benzinmotor, der erste Benz Patentmotorwagen, für den er am 29. Januar 1886 das Patent bekam, fand kein Interesse.

Er gab auf, bis ihn 1888 seine Frau Berta zum Weitermachen anregte, indem sie heimlich mit den jungen Söhnen die 120 Kilometer von Mannheim nach Pforzheim zum Besuch ihrer Mutter fuhr. Aber als sein französischer Gasmotoren-Vertreter Emile Roger das Dreirad 1889 bei der Pariser Weltausstellung präsentierte, wurde nur ein Konkurrent wirklich beachtet: der vierrädrige Daimler-Stahlradwagen.

Erst 1893 brachten zwei Geldgeber in Mannheim eine Benz-Motorenwagen-Produktion in Gang, einen Kutschwagen mit Riemenstatt Kettenantrieb. Damit begann ein Erfolg, der jedoch nach wenigen goldenen Jahren in eine Sackgasse führte: Carl Benz hielt die Motorisierung des Pferdewagens für das erreichte Ziel, um die Jahrhundertwende wurde er von der Entwicklung zum echten Automobil geschlagen. Den Maßstab hatte Gottlieb Daimler mit seinem Konstrukteur Wilhelm Maybach gesetzt, und die Franzosen zogen schnell nach.

Gottlieb Daimler, Sohn eines Bäckers und gelernter Büchsenmacher, war im Zuge der Förderung von Gewerbe und Industrie im Königreich Württemberg zum technischen Manager geworden. Als Chefingenieur bei der Gasmotorenfabrik des Viertakt-Erfinders Nikolaus August Otto und seines geldgebenden Partners Eugen Langen in Deutz hatte er dort mit Maybach den Benzinmotor geschaffen.

Nach einem Krach mit Otto zog Daimler 1881 als vermögender Mann nach Cannstatt, nahm seinen zehn Jahre jüngeren Adlatus Maybach mit und entwickelte mit klarer Zielvorstellung den kleinen Hochleistungsmotor für universelle Nutzung. 1883 bekam er gegen Otto das entscheidende Patent, 1884 lief die Maschine, 1885 demonstrierte Sohn Paul, 18, eines der zahlreichen Anwendungsbeispiele; ein Motorrad entstand.

Der Stahlradwagen, den Maybach für die Weltausstellung 1889 konstruierte, war schon ein Muster von Ingenieurkunst. Nach Motorkutschen wurde die Entwicklung ab

Jetzt bei BP:
Jetzt kön
bei BP selb
Jetzt zah
BP Super V
Und jetzt
so einfach
Jetzt. An
Selber Öl wechseln ist kinderleicht.
Dieses neuartige Gerät an unseren sb-Stationen saugt in Minutenschnelle das alte Öl ab.
Und zwar von oben – durch die Peilstaböffnung.
Die Ölwanne wird so gründlich und sauber entleert wie bisher. Und um das Altöl kümmert sich BP.

nen Sie Ihr Öl
er billiger wechseln.

en Sie für jeden Liter
sco-Static nur DM 5,95*.

ist selber Öl wechseln
wie selber tanken.

unseren sb-Stationen.

*Selber Öl wechseln spart Geld.
Original
BP Super Visco-Static
SAE 20W-50
gibt es jetzt zum sb-Preis.
Zum Ölwechseln, Nachfüllen und Mitnehmen. In der neuen, wiederverschließbaren sb-Dose mit der praktischen Tülle für sauberes Einfüllen. Bei jedem Liter sparen Sie 1 Mark 95.

BP

Energie. Und neue Ideen.

1896 durch den finanzstarken Kunden und Daimler-Vertreter Emil Jellinek in die Richtung zum modernen Automobil gebracht: Motor vorn, tiefer Schwerpunkt, langer Radstand. Der Mercedes von 1901 kam und siegte; mit ihm begann die Zukunft.

Die Firma Benz zog bravourös nach, dem Rivalen hart auf den Fersen, wenn auch vom 1909 geschaffenen Mercedes-Stern stets etwas überstrahlt.

Nach dem Krieg luden sich beide Firmen in der Inflation und unter wachsendem Druck ausländischer Konkurrenten teure Probleme auf: Mercedes den Kompressor, Benz einen Prototyp fortschrittlicher Technik – einen Mittelmotor-Rennwagen mit Pendel-Hinterachse auf Basis von Rumpler-Patenten, entwickelt von Benz-Chefkonstrukteur Hans Nibel, geboren 1880.

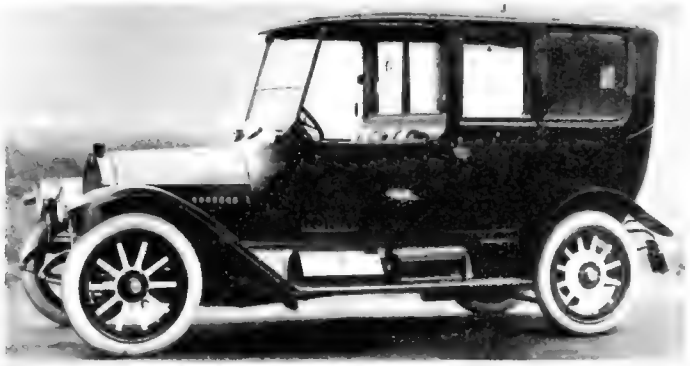
Die Sorge zur Zeit der Fusion galt vor allem einer wirtschaftlichen Produktion. Während Paul Daimlers Nachfolger bis 1928, Ferdinand Porsche, ohne solche Rücksicht die Kompressorwagen zu werbewirksamer Kraft und Größe entwickelte, ließ Nibel – sein Büro blieb in Mannheim – die Fortschrittsträume zunächst fallen und widmete sich den konventionellen Geldbringern.

Doch als Porsches Nachfolger hat er die SS-Reihe bis zum ruhmreichen SSK und SSKL geführt und 1931 mit dem ersten Typ 170 den neuen Kurs der Fahrwerkstechnik bestimmt: Einzelradfederung vorn, Pendelachse hinten, „Vollschwingachser".

Er übertrug diesen Fortschritt auf die größeren Wagen, versuchte den Heckmotor im kleinsten Mercedes aller Zeiten, dem 1,3 Liter 130 H, auf den noch ein 170 H folgte.

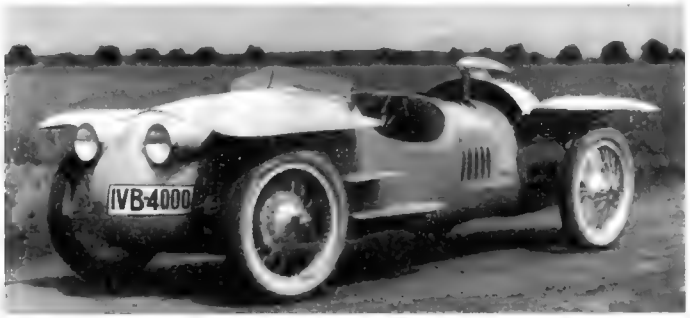
Mit seiner letzten Schöpfung – Nibel starb 1934 – hat Mercedes auch noch nach dem Zweiten Weltkrieg wieder begonnen: dem 170 V, der bis 1953 gebaut wurde.

Entwicklungslinien aus Traditionen von Benz und Daimler sind lebendig geblieben; ein so tief in der Urzeit des Automobils verankertes Werk hat ein langes Gedächtnis. *PS*



Eleganz wurde Benz-Merkmal: Landaulet 1913

Teure Wucht: Sechsliter-Kompressor-Mercedes 1924



Mittelmotor und Pendelachse: Benz-Tropfenwagen 1923

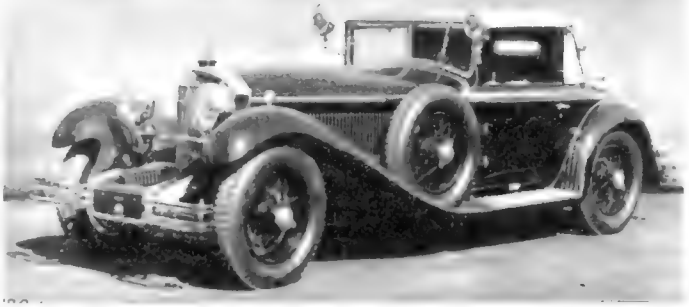
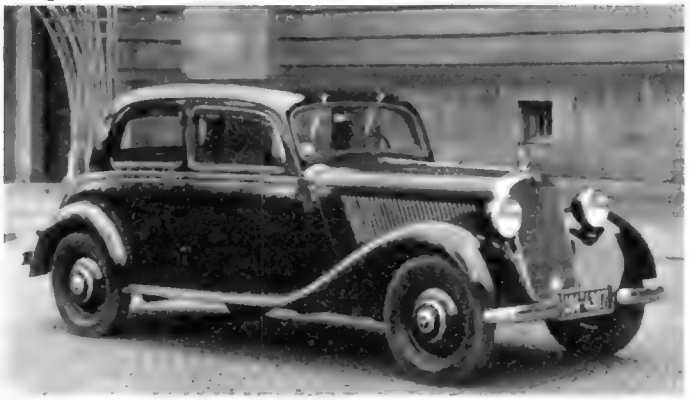


Image-Macher ab 1928: Siebenliter-Mercedes-Benz SS

Verkaufserfolg mit Pendelachse: Typ 170-Sechszylinder 1931



Von 1935 bis 1953: Der 170 V schlug eine Brücke

ETERNA

Die Uhr. Schönheit und Technik in Vollendung.

ETERNA
Royal Quartz KonTiki

Was Sie auch von einer Uhr erwarten – diese hat es!

Sie ist sportlich, denn sie ist wasserdicht

wie eine Taucheruhr, robust und unverwüstlich. Sie ist elegant, denn sie ist besonders flach durch ein speziell von ETERNA entwickeltes Quartz-Werk. *Das ist die Uhr, die alles hat, was es bisher zusammen in einer Uhr nicht gab.*

Die Herren-Uhr.
Die Männer-Uhr.
ROYAL Quartz KonTiki

Erfolgs-Konzept

Seit 40 Jahren baut Mercedes Dieselmotoren für Personenwagen.

Der Erste war der Größte. Daimlers Leitfossil aller Personenwagen-Dieselmotoren übertraf seine Nachkommen in fast jeder Beziehung. Der Urtyp hatte einen Hubraum von 3,8 Litern, sechs Zylinder und eine Leistung von 82 PS. Das ungestüme Streben nach Größe läßt sich als eine Zeiterscheinung deuten. Der Riesendiesel reifte zur Blütezeit des Mercedes SSKL mit 7,1 Litern Hubraum und 225 PS und lief im September 1933 erstmals auf dem Prüfstand.

Die weitere Karriere dieser Kraftmaschine endete kläglich in einem Mercedes Typ Mannheim, dessen wahrhaftig robust gebautes Chassis den kernigen Schwingungen des Selbstzünders nicht gewachsen war. So wurde das erste Dieselprojekt in aller Stille begraben, und die geplante Premiere auf der Automobilausstellung in Berlin 1934 fand nicht statt.

Im Februar 1936 jedoch konnte Mercedes auf der Berliner Automobilausstellung einen brauchbaren Diesel-Personenwagen vorführen — den Typ 260 D. Dessen Motor zeigte bei weitem bürgerlichere Daten, nämlich einen Hubraum von 2,6 Litern und eine Leistung von 45 PS bei 3000/min. Installiert war diese Vierzylindermaschine in einem Chassis des Wagentyps 230, das mit einer Landaulet-Karosserie eingekleidet war.

Was diese Kombination dem Autofahrer zu bieten hat, zeigte der Mercedes 260 D schon recht genau. Er war mit 97 km/h nicht besonders schnell, blieb aber trotz seines hohen Gewichtes im Verbrauch genügsam und benötigte für 100 Kilometer 9,5 Liter Dieselöl. Haltbar, wie es sich für einen rechten Diesel gehört, war auch er schon. Mercedes verweist stolz auf einen schwäbischen Spediteur, der in einem Anhänger hinter seinem 260 D Großvieh beförderte. Dies tat er 13 Jahre und 1,3 Millionen Kilometer lang, jeweils 250.000 Kilometer mit einem Motor.

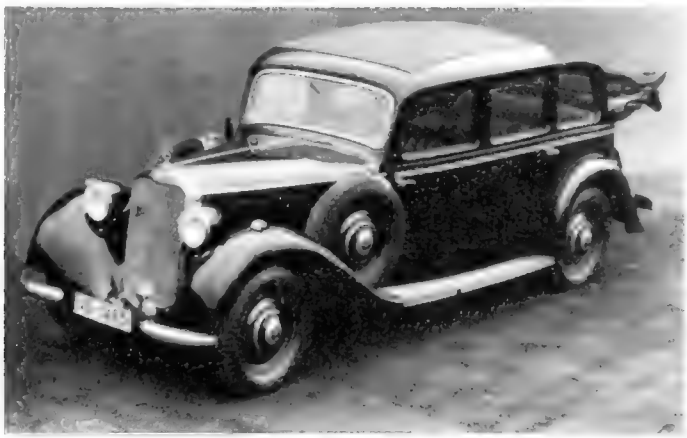
Schon diese ersten Personenwagendiesel von Mercedes zeigten ein spezielles Konstruktionsdetail: die Vorkammer. Die Düse der Einspritzanlage mündet hier nicht unmittelbar in den Brennraum — was bei den meisten Lastwagenmotoren üblich ist — sondern in eine separate Kammer, die über einen Kanal mit dem Hauptbrennraum verbunden ist.

Die Selbstentzündung des Treibstoffs erfolgt zunächst in diesem Nebengelaß, dessen Inhalt sich dann feuerspeiend in den Zylinder entlädt, um die dort angelagerte Hauptmenge des Treibstoffs in Brand zu setzen. Dieses DB-Vorkammerverfahren unterteilt den Verbrennungsablauf praktisch in zwei Phasen, was für den Betrieb im Personenwagen im wahrsten Sinne des Wortes spürbare Vorteile hat: Der Motor läuft leiser und erschütterungsfreier, er neigt weniger zum Ausstoß von Rußwolken. Und weil das Vorkammerverfahren die Selbstentzündung schon bei relativ geringer Verdichtung einleiten kann, sind im Abgas Stickoxide nur in geringerem Maß vertreten.

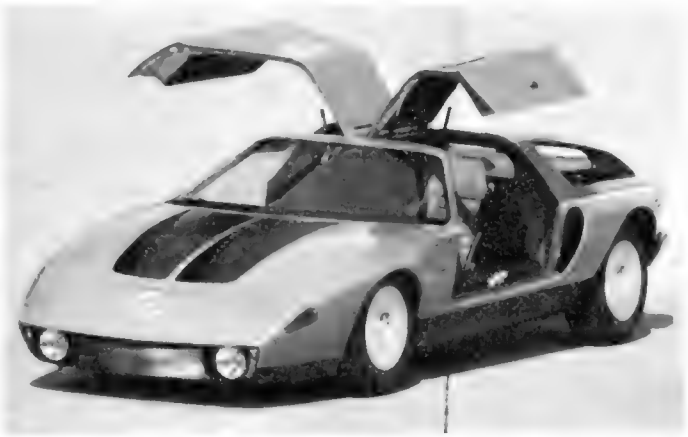
Andererseits aber verlangt das Vorkammerverfahren auch einige Zugeständnisse. Es ist beim Kaltstart unweigerlich auf die Mithilfe einer Glühkerze angewiesen. Ferner muß seine Laufkultur mit etwas höheren Verbrauchswerten bezahlt werden. Ein Vorkammerdiesel ist zwar bei Teillast noch relativ sparsam, erreicht aber bei Vollast den spezifischen Durst eines durchschnittlichen Viertakt-Ottomotors — etwa 200 Gramm pro PS und Stunde. Direkteinspritzer sind auch bei voller Leistungsentnahme genügsamer. Sie kommen mit 165 Gramm pro PS/Stunde aus.

1948 entstand der erste wirkliche Erfolgstyp unter Daimlers Personenwagen-Dieselmotoren — der OM 636. Die Abkürzung OM übrigens steht im Rahmen der Mercedes Typologie für Oel-Motor. Seinen Dienst trat die kleine 1,7-Litermaschine mit dezenten 25 PS im Unimog an. Die Transplantation in den Mercedes 170 D erfolgte 1949 und war mit einer Leistungssteigerung auf 38 PS verbunden.

Der 170 D war dann ein zeitgemäßer Sparer — zumal Dieselöl noch billig war. Er kam mit rund 6,5 Litern auf 100 Kilometer aus und lief etwas mehr als 100 km/h. ▷



Der älteste Mercedes-Diesel: 260 D Landaulet



Der schnellste Mercedes-Diesel: C 111 Rekordwagen

Nizo professional von Braun. Damit Sie all Ihre Filmideen in Bild und Ton realisieren können.

BRAUN

Die Nizo professional ist die Kamera für erfahrene Filmer, die ihre Filme in Bild und Ton perfekt gestalten wollen. Welche Idee Sie auch haben, mit dieser Kamera können Sie sie mit Sicherheit verfilmen.
Übergangslos wechseln Sie vom Macro- in den Variobereich und zurück. Ab Frontlinse bis unendlich. Tricks und Zeitlupen gelingen mühelos. Sie können Szenen auf- und abblenden oder automatisch überblenden. Alle wichtigen Kamerafunktionen sind automatisiert, um Ihnen komplizierte Überlegungen zu ersparen. Wer jedoch lieber experimentiert, kann die Automatik einfach abschalten.
Und weil erst der Ton den perfekten Film macht, ist die Nizo professional für alle Zweiband-Tonsysteme bestens ausgerüstet. Die Vorteile: Die Tonqualität hängt ausschließlich von der Leistung Ihres Bandgerätes ab. Und Sie können Ihre Bild- und Tonaufnahmen beliebig bearbeiten und gestalten.
Die Nizo professional ist die beste aus der Reihe der Spitzenkameras von Braun. Wenn Sie mehr über diese Kameras wissen wollen, dann fordern Sie mit dem Coupon Informationen an.
Am besten aber, Sie nehmen eine Nizo einmal bei Ihrem Fachhändler in die Hand. Dann merken Sie, was diese Kameras von anderen unterscheidet.

Bitte schicken Sie mir kostenlos ausführliches Informationsmaterial über die Nizo-Spitzenkameras.

Braun AG, Abt. F-MS 418, Postfach 190 265
6000 Frankfurt 19

Braun Film- und Fototechnik

Doppel-Weltmeister 1976

PORSCHE

Unser Sieg wird Ihr Gewinn

1976 hatten im internatio
nalen Motorsport zwei neue
Weltmeisterschaften Premiere:
die Marken-Weltmeisterschaft
für Produktionswagen
(Gruppe 5) und die Sport
wagen-Weltmeisterschaft
(Gruppe 6).
Porsche gewann beide – und
außerdem noch die härteste
Langstreckenprüfung, die
24 Stunden von Le Mans.
Was beweist das? Und was
haben Sie davon? Nun – wir
fahren Rennen nicht zur Selbst
bestätigung, sondern zum
direkten Vergleich mit den
besten und erfolgreichsten Wett
bewerbern des In- und Aus
lands. Motorsport zeigt uns am
schnellsten, wo wir gut sind
und was wir noch besser machen
könnten. Erfahrungen, die wir
auf der Piste sammeln, dienen
bei uns immer, direkt und
ausschließlich auch der Vervoll
kommnung der Serie. Denn
Porsche baut nur Sportwagen,
nichts anderes. Für Sie als
Porsche-Käufer wird so jeder
Sieg zum Gewinn. Und jede
Niederlage erst recht.

Mehr Information?
Coupon an uns –
Prospekt an Sie

Info-Scheck | Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Porschestraße 42, 7000 Stuttgart 40

Name
Vorname
Beruf
Straße
PLZ/Ort
Telefon
Fahrzeugtyp z. Zt.

(vielen Dank für deutliche Schrift)

a WM

Merklich schneller war auch der Kollege 170 V nicht, was kaum verwundert, weil dessen gleichgroßer Ottomotor auch nur 38 PS hatte. Der Preis des Diesel-Mercedes lag damals noch um knapp 1200 Mark über dem des Otto-Modells, doch waren schon die Weichen für mildere Aufpreise gestellt.

Der OM 636 nämlich war in seiner Grundkonzeption vom Ottomotor des 170 V abgeleitet. Motorblock und Kurbeltrieb waren weitgehend identisch und konnten auf den gleichen Fertigungsanlagen bearbeitet werden, was sich positiv auf die Herstellungskosten auswirkte. Ermöglicht wurde diese Rationalisierung durch das Vorkammerverfahren, dessen weichere Verbrennung die Triebwerksbelastungen in Grenzen hält. Den Beweis dafür blieb der OM 636 nicht schuldig. Er erwarb sich den Ruf der Unsterblichkeit mit Laufzeiten von mehr als 400.000 Kilometern und einer scheinbar ewigen Produktionsdauer. Das Triebwerk wird heute noch in Spanien als Stationärmotor hergestellt.

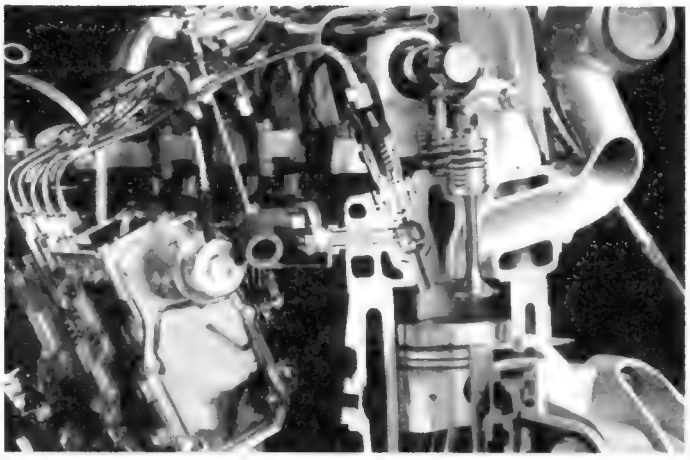
Bis 1958 bewegte der OM 636 – mit zuletzt 43 PS aus 1,8 Litern Hubraum – alle Mercedes-Dieselautos. Dann löste ihn nach und nach ein modernerer 1,9-Liter-Motor mit zunächst 50 PS ab. Dieser OM 621 entsprach in seiner Grundkonzeption wieder einem parallel produzierten Vergaser-Triebwerk. Es entstammte jener neuen Motoren-Generation mit obenliegender Nockenwelle, die 1951 als Sechszylinder und 1955 als Vierzylinder ihre Karriere begannen.

Dem neuen Vierzylinder-Diesel war ein beträchtliches Hubraumwachstum beschieden. Er fing im Mercedes 190 D mit 1897 cm^3 an, wuchs 1961 auf 1988 cm^3, bekam 1967 im 200 D der neuen Generation 2197 cm^3 (220 D), und 1973 waren die Grenzen des Vierzylinders mit 2404 cm^3 (240 D) erreicht. Für den nächsten Schritt nach oben mußte sich diese Maschine dann einen fünften Zylinder zulegen. Und dieser Dreilitermotor (3005 cm^3) mit 80 PS entwickelte 1975 endlich fast die gleiche Leistung wie der Urahn 43 Jahre zuvor.

Die Zukunft von Daimlers Dieselautos ist kaum geheimnisvoll. Die spektakulären Rekorde des C 111-Diesel haben gezeigt, wo Daimler Benz demnächst höhere Leistung zu suchen beabsichtigt. Der Turbolader verspricht hier Kraftzuwachs ohne Risiko, denn an den Dieselmaschinen der Lastwagen und Schiffe hat er schon Jahrzehnte der Erprobung hinter sich. So weiß man nicht erst seit gestern, daß der Turbolader hier weit weniger Schwierigkeiten bereitet als bei Ottomotoren.

Ein aufgeladener Fünfzylinder mit zunächst 115 PS wird Daimlers erster Schritt sein. Mit ihm wird das Dieselverfahren erstmals auch in Daimlers oberer Modelletage einziehen. Denn als Exportmodell für die USA ist eine Variante der S-Klasse geplant, die etwa 300 SD heißen könnte. Im Zuge weiterer Entwicklung dürfte ein Dreiliter-Diesel mit 150 PS nicht ausgeschlossen sein. Viel mehr Leistungsausbeute aber verspricht ein gleichgroßer Ottomotor ohne Lader nicht mehr, wenn er dieselben Abgaswerte erreichen soll.

Der geringe Wartungsbedarf des Diesel ist ein zusätzliches Kapital für die Zukunft. Seine Einspritzanlage ist unproblematischer als die des Ottomotors, weil ein Diesel selbst bei verstellter Pumpe nicht stehen bleibt.



Die Vorkammer befindet sich links über dem Brennraum

Die Zündung des Diesel funktioniert auf Grund absolut zuverlässiger physikalischer Gesetze, die nicht der Optimierung durch aufwendige elektronische Machenschaften bedürfen.

Mehr als 40 Prozent aller in Deutschland verkauften Mercedes-Autos haben Dieselmotoren. Und auf Daimlers Amerikamarkt liegen die Verhältnisse nach einer kurzen, aber kräftigen Diesel-Karriere ebenso. Der Zeitpunkt, daß jeder zweite Mercedes ein Diesel ist, scheint nicht fern zu sein. *-cpb-*

Zeugen einer ruhmreichen Vergangenheit: der Vorkriegs-Rennwagen der 750 Kilo-Formel . . .

. . . und der legendäre Typ W 196 mit Stromlinienverkleidung, der 1954/55 eingesetzt wurde.

Stern-Stunden

Die Mercedes-Rennerfolge: ein Stück Motorsport-Geschichte.

Es war, als hätte man die Zeit zurückgedreht: Juan Manuel Fangio, fünfmaliger Formel 1-Weltmeister, griff Ende März 1976 noch einmal ins Lenkrad seines Mercedes-Silberpfeils W 196 aus den Jahren 1954/55. Anlaß war ein viel beachtetes Veteranenrennen ehemaliger Formel 1-Meister im Rahmenprogramm des Grand Prix von USA-West in Long Beach.

Ganz im alten Stil – erfolgsgewohnt und souverän – ging Fangio mit seinem Rennwagen von einst zu Werke, der eigens zu diesem Altentreff aus dem Daimler-Benz-Museum nach Amerika gebracht wurde. Mit 2,8 Sekunden Vorsprung holte sich der Argentinier, der nach 18 Jahren Renn-Abstinenz erstmals wieder in seinem Silberpfeil Platz genommen hatte, gleich die schnellste Runde. Im Rennen reichte es dann allerdings nur zum dritten Platz. Eine solche Placierung liest sich in der erfolgreichen Rennsport-Geschichte von Mercedes jedoch eher bescheiden. Denn in ihrer Glanzzeit galten die gefürchteten Silberpfeile als so gut wie unschlagbar.

Selbst der motorsportliche Abschied von Daimler-Benz geriet zu einem Triumph: Sechs Tage nach dem Sieg bei der sizilianischen Targa Florio 1955 trat Mercedes von der internationalen Motorsport-Bühne ab und beendete damit dieses Kapitel so, wie es knapp sechs Jahrzehnte vorher begonnen hatte: mit einem Sieg.

Damals, anno 1894, beim ersten Autorennen der Welt von Paris aus 126 Kilometer weit über unbefestigte Landstraßen dritter Ordnung nach Rouen, machte bereits einer der beiden Firmengründer, Gottlieb Daimler, von sich reden.

Ein Motor aus seiner Werkstatt war es nämlich, der den kutschenähnlichen Sieger-Peugeot des Franzosen Lemaitre in etwas mehr als sechs Stunden vom Start ins Ziel trieb. Das geschah mit 3,5 PS aus zwei Zylindern und einem Durchschnittstempo von 20 km/h. Gut sechzig Jahre später waren dagegen 300 PS vonnöten, um mit dem legendären Mercedes-Benz-Rennsportwagen 300 SLR die Targa Florio zu gewinnen.

Die vom Erfolg verwöhnten schwäbischen Autosportler, die allein im Jahr ihres Abschieds den Formel 1-Titel, die Tourenwagen-Europameisterschaft und den Konstrukteurs-Pokal für Sportwagen ins Mercedes-Hauptquartier nach Stuttgart holten, hatten ein Ziel klar im Auge: ungeschlagen dem Motorsport Lebwohl zu sagen.

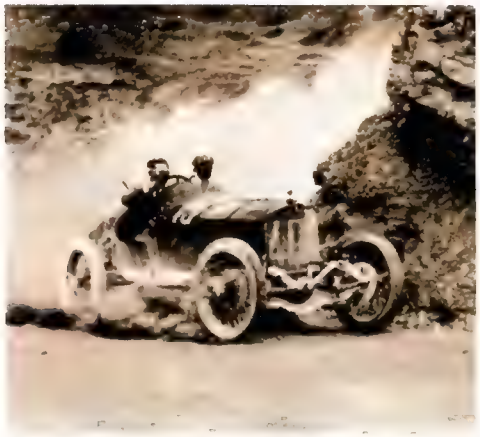
Ein Jahr vor dem Rückzug aus dem Wettkampfgetümmel, 1954, hatte sich die Automarke mit dem Stern nach dreizehnjähriger Grand Prix-Pause den Weltmeistertitel geholt – mit einem brandneuen und wenig erprobten Auto, dem W 196 mit 2,5-Liter-Reihenachtzylinder mit ca. 280 PS Leistung.

Damit knüpfte Mercedes an die erfolgreiche Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg an, die Herrmann Lang 1939, kurz vor Ausbruch des Krieges, als Europameister und Deutscher Bergmeister und Rudolf Caracciola als Nationaler Straßenmeister für Mercedes abschlossen.

Daß Daimler-Benz auch nach dem Zweiten Weltkrieg soviel Gefallen am Motorsport fand, um wieder aktiv mitzumischen, hatte weniger sportliche als vielmehr kommerzielle Hintergründe: „Mercedes beteiligte sich in der Nachkriegszeit deshalb wieder am Motorsport", erläuterte der ehemalige Daimler-Direktor für die Gesamtentwicklung, Rudolf Uhlenhaut, „um den Namen wieder bekannt zu machen, weil man Sporterfolge damals als sehr förderlich ansah."

Diese Ansicht währte allerdings nur bis 1955. Dann kam die Kehrtwendung. „Die Mercedes-Ingenieure", hieß es in einer offiziellen Verlautbarung zum Abschied vom Rennsport, „sind der Meinung, daß eine weitere Rennbeteiligung keine entscheidenden Erkenntnisse mehr für den Serienwagenbau bringt."

Ausschlaggebend für das Einholen der Mercedes-Sportfahne war also nicht nur, wie vielfach angenommen wurde, die Katastrophe von Le Mans am 11. Juni 1955, bei der der französische Mercedes-300 SLR-Pilot Pierre Levegh



Zweimal Targa Florio: 1922 (links) und 1954 (Mitte). Abschied 1955: Die Rennwagen werden zugedeckt

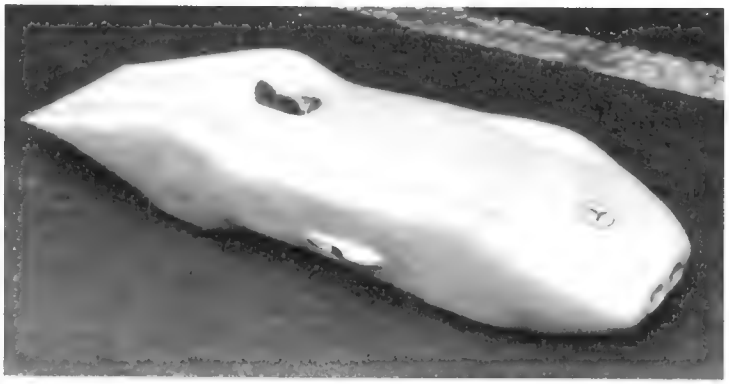
durch einen unverschuldeten Unfall ums Leben kam und 80 Zuschauer tötete, sondern der ausbleibende Nutzen für das Serien-Automobil.

Dieser Meinung war man in den Reihen des Mercedes-Vorstands keineswegs immer gewesen. Vielmehr wurde bereits früh erkannt, welcher Werbewert Sporterfolgen zukommt. Gleichzeitig sollte aber auch die Überlegenheit des Materials nachhaltig demonstriert werden.

Daß Erfolge im Motorsport das Ergebnis konsequenter und harter Team-Arbeit sind, erkannte zuerst Alfred Neubauer, der 33 Jahre lang Rennleiter bei Mercedes war.

Der heute 85jährige Pensionär Neubauer, der 1923 von Porsche zu Daimler-Benz wechselte, gilt als größter Rennstratege seiner Zeit. Seinem kompromißlosen Diktat wie auch seinen mittlerweile längst kopierten Boxenbefehlen beugten sich bis 1955 so namhafte Rennfahrer wie Rudolf Caracciola, Manfred von Brauchitsch, Juan Manuel Fangio, Louis Chiron und Stirling Moss, die alle einmal im engen Cockpit eines Mercedes-Rennwagens saßen.

schlag findet. Mercedes-Rennwagen, so hieß die Parole, müssen immer so gut gebaut sein, daß keine Defekte an Lenkung, Bremsanlage oder Radaufhängung eintreten. Das war in den sechs Jahrzehnten auch nie der Fall, in denen Mercedes mehrere Weltrekorde fuhr, Grand Prix-Siege sammelte und zahllose Erfolge bei Sportwagen-, Tourenwagen- und Rallye-Einsätzen hatte.



Lebende Legende: Alfred Neubauer, der 33 Jahre Rennleiter bei Mercedes war. Im Rekordauto mit 5,6 Liter-Motor (oben) schaffte Rudolf Caracciola 1938 den fliegenden Kilometer mit 432,7 km/h. Zerreißprobe für Tourenwagen (unten): Neben Rennen fuhr Mercedes von 1956 bis 1963 auch Rallyes.

Auf besonders eindrucksvolle Weise gelang den Schwaben die Demonstration ihres technischen Vorsprungs 1939, beim Großen Preis von Tripolis, einem GP, den Mercedes bereits dreimal gewonnen hatte. In nur acht Monaten Konstruktions- und Bauzeit entstanden zwei neue 1,5-Liter-Rennwagen, die – wenige Tage vor dem Rennen nur einmal probegefahren – auf Anhieb einen Doppelsieg landeten. Erster wurden Herrmann Lang mit 197,8 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit, Zweiter Rudolf Caracciola.

Neben dem straff organisierten Team „stimmte" auch die Technik, für die die Daimler-Ingenieure Fritz Nallinger, Rudolf Uhlenhaut, Hans Scherenberg und Ludwig Kraus verantwortlich waren. Ihr Sicherheitsbestreben war klar formuliert und zeigte jenen Hang zum Perfektionismus, der heute noch an Mercedes-Limousinen seinen Nieder-

Daimler-Benz, den Eindruck hat man, erinnert sich gerne an seine Silberpfeile, trauert der erfolgreichen motorsportlichen Vergangenheit aber nicht nach, zumal für die nunmehr schon 21 Jahre währende Rennsport-Abstinenz handfeste Gründe vorliegen.

Professor Hans Scherenberg, Entwicklungs-Chef bei Mercedes, der einst selbst mit an den Boxen stand: „Technische Fortschritte für die Serie sind vom heutigen Rennsport nicht mehr zu erwarten. Wir halten es daher für sinnvoller, unser Wissen und Geld direkt für das Serien-Automobil einzusetzen." *Harald Kaiser*

Manche bleiben stur und trinken Medley lieber pur.

MEDLEY ON THE ROCKS
Klare Eiswürfel bekommt man,
wenn man das Wasser
vor dem Einfrieren abkocht.

1825 · 1975
Since
150
Years

Medley gibt den Ton an.

Distilled by Medley Distilling Company,
Owensboro/Kentucky, USA
Imported by Carl Hertzberg, Lübeck.

Die Palette

Modelle und Preise.

Das Personenwagen-Programm von Daimler-Benz reicht vom vergleichsweise schwach motorisierten 200 D mit nur 55 PS bis zum 450 SEL 6.9, der eine Leistung von 286 PS auf die Straße bringt. Ähnlich weit reicht die Palette der Preise bei Mercedes. Sie liegt zwischen 18 381,60 Mark für den 200 in der Benzin-Version und 69 930 Mark für den 6.9.

200, 1988 cm³, 94 PS (69 kW), DM 18 381,60
200 D, 1988 cm³, 55 PS (40 kW), DM 18 870,—
230, 2307 cm³, 109 PS (80 kW), DM 19 203,—
220 D, 2197 cm³, 60 PS (44 kW), DM 19 558,20
240 D, 2404 cm³, 65 PS (48 kW), DM 20 146,50
250, 2525 cm³, 129 PS (95 kW), DM 21 767,10
300 D, 3005 cm³, 80 PS (59 kW), DM 22 311,—

280, 2746 cm³, 156 PS (115 kW), DM 24 997,20
280 E, 2746 cm³, 177 PS (130 kW), DM 26 895,30

280 S, 2746 cm³, 156 PS (115 kW), DM 28 848,90
280 SE, 2746 cm³, 185 PS (136 kW), DM 30 891,30
280 SEL, 2746 cm³, 185 PS (136 kW), DM 33 832,80
350 SE, 3499 cm³, 195 PS (144 kW), DM 34 854,—
350 SEL, 3499 cm³, 195 PS (144 kW), DM 37 418,10
450 SE, 4520 cm³, 217 PS (160 kW), DM 39 149,70
450 SEL, 4520 cm³, 217 PS (160 kW), DM 44 444,40
450 SEL 6.9, 6834 cm³, 286 PS (210 kW), DM 69 930,—

280 SLC, 2746 cm³, 185 PS (136 kW), DM 39 382,80
350 SLC, 3499 cm³, 195 PS (144 kW), DM 42 968,10
450 SLC, 4520 cm³, 217 PS (160 kW), DM 47 263,80

280 SL, 2746 cm³, 185 PS (136 kW), DM 34 332,30
350 SL, 3499 cm³, 195 PS (144 kW), DM 37 917,60
450 SL, 4520 cm³, 217 PS (160 kW), DM 42 213,30

Hier sehen Sie zum erstenmal, wie Schlagbohrmaschinen in Zukunft aussehen sollten.

Und damit Sie wissen, worauf es bei einer modernen Antriebsmaschine ankommt, sollten Sie sich den folgenden Text gut durchlesen.

Es sind Menschen, die mit Bohrmaschinen arbeiten.

Entsprechend sollten Bohrmaschinen den menschlichen Bedürfnissen angepaßt sein.

Das fängt beim Griff an. Er muß so gestaltet sein, daß er gut in der Hand liegt und auch bei längeren Arbeiten die Hand sowenig wie möglich ermüdet. Eine günstige Gewichtsverteilung verhindert zusätzlich das Bestreben der Maschine, sich aus der Hand winden zu wollen.

Der Druckschalter sollte so dimensioniert sein, daß er sicher zu bedienen ist und man sich nicht die Finger klemmt. In diesen Druckschalter sollte eine Abschaltautomatik als Überlastschutz eingebaut sein.

Das Gehäuse sollte aus glasfaserverstärktem Polyamid sein. (Es gibt immer noch billigere Kunststoffgehäuse, die unter Belastung weich werden und sich in Lösungsmitteln auflösen können.)

Obendrein bietet nur dieses Gehäuse doppelten Schutz vor elektrischem Strom. Sowohl vom Inneren der Maschine als auch von außen – zum Beispiel beim versehentlichen Anbohren stromführender Leitungen.

All diese Dinge finden Sie beim „Boxer", der neuen Antriebs-und-Schlagbohrmaschine von Bosch.

Ein 350-Watt-Motor mit einer Leistungsabgabe von 180 Watt sorgt für die nötige Kraft, und zwar auch, um alle Vorsatzgeräte damit anzutreiben. Unter der extrem hohen Schlagzahl von 47000 Schlägen pro Minute wird selbst der härteste Beton weich wie Butter.

Wieviel darf der Spaß kosten?

Bei diesen Leistungsmerkmalen werden Sie sich über den Preis wundern. Soviel sei nur gesagt: Der „Boxer" ist die preisgünstigste Antriebsmaschine, die Sie von Bosch bekommen können.

Der neue „Boxer" von Bosch. Bei Ihrem Fachhändler können Sie ihn ab sofort in die Hand nehmen.

BOSCH

Das zweite Bein

Die Hälfte des Daimler-Benz-Umsatzes wird im Nutzfahrzeuggeschäft gemacht.

Als automobiler Mischkonzern steht Daimler-Benz auf zwei starken Produktionsbeinen. Personenwagen und Nutzfahrzeuge bilden gemeinsam das Rückgrat des Unternehmens und tragen wertmäßig zu annähernd gleichen Teilen zu einem Umsatzvolumen bei, das 1975 mit 21,008 Milliarden DM erstmals über der „Schallmauer" von 20 Milliarden lag.

In den Stückzahlen bleiben Lastwagen- und Omnibusbau mit 180 005 Einheiten in den Inlandwerken natürlich um Längen hinter der Pkw-Fabrikation mit 350 098 Fahrzeugen zurück. Die Bedeutung von Daimler-Benz im internationalen Markt schwerer Lastwagen wird hingegen durch einen ersten Platz in der Weltrangliste eindrucksvoll unterstrichen. Mit 60 000 Lastern in der Klasse über 15 000 kg Gesamtgewicht verweisen die Schwaben bekannte Wettbewerber in Europa, Amerika und Japan unmißverständlich auf die Plätze.

Die Firmengründer Daimler und Benz haben die Entwicklung von Personenwagen und Lastwagen von Anfang an verfolgt und damit den Grundstock für die Motorisierung des Verkehrs auf breiter Front gelegt.

Unterschiedlich einzuschätzen ist freilich der Stellenwert der verschiedenen Automobile. Während dem Personenwagen die Mobilität des Individuums zu verdanken ist, besorgt der Lastwagen profanen Gütertransport von Haus zu Haus und bildet die Basis einer auf Produktivität ausgerichteten Volkswirtschaft. Pkw und Lkw ergänzen sich also in kaum zu überbietender Weise miteinander. Einen Ersatz gibt es weder für den Personenwagen noch für die im Straßenverkehr nicht immer geliebten, weil langsameren und größeren Laster.

Der Erfolg von Daimler-Benz im Nutzfahrzeuggeschäft kommt nicht von ungefähr. Er findet seine Begründung in einer breiten Angebotspalette und in einer auf rationelle Großserienfertigung ausgerichteten Fabrikation.

Über 40 000 Transporter mit dem Mercedesstern rollen in diesem Jahr auf die Straße, die Lastwagenfabrik von Mercedes-Benz in Wörth bei Karlsruhe spuckt täglich 450 mittelschwere bis schwere vier- bzw. sechsbeinige Kaliber für Straße und Baustelle aus, das Omnibuswerk in Mannheim schickt jährlich rund 14 000 Stadt- und Reisewagen zur Kundschaft in der Bundesrepublik Deutschland und in viele Staaten im Ausland. Und als Allradschlepper für Land- und Forstwirtschaft, kommunale Verkehrsbetriebe in Stadt und Land sowie gewerbliche Transporte hält Daimler-Benz das Universal-Motor-Gerät „Unimog" bereit.

Dieses breite Spektrum an Fahrzeugen für unterschiedlichen Gebrauch bietet Mercedes mit einem Optimum an Aggregaten und Baugruppen an. Vereinheitlichung und Rationalisierung durch hohe Stückzahlen heißt die Devise. Nur so und durch die Anwendung moderner Technologien kann man sich als Lkw-Produzent gegenüber Wettbewerbern den nötigen Vorsprung verschaffen und im Wettkampf um Marktanteile überleben. Bei seiner neuen Frontlenker-Generation hat Mercedes das Baukastensystem mit Konsequenz praktiziert und eine Synthese aus Wirtschaftlichkeit, Komfort, Leistungsfähigkeit und gefälliger Zweckgestalt geschaffen. Haubenwagen gibt es im neuen Programm nicht mehr. *R. Köbberling*

Mercedes-Allradschlepper Unimog

Mercedes im Dienst der Personenbeförderung

Einheitliches Fahrerhaus für neue Lkw-Generation

Neu.
Opels Formel »J«.

Kadett city J

Jetzt ist er da, der neue City J. Der Richtige für junge Leute und alle, die jung geblieben sind. Wo bei normalen Autos Chrom blitzt, hat der City J sattes, mattes Schwarz.
Schon in der Serienausstattung hat der City J alles, was man sich nur wünschen kann: Automatikgurte vorn, Verbundglasfrontscheibe (auf Wunsch, ohne Mehrpreis), heizbare Heckscheibe, Drehstromlichtmaschine, Stahlgürtelreifen 155 SR 13, Scheibenbremsen vorn, Bremskraftverstärker, Stabilisator vorn, 2 Rückfahrscheinwerfer, Sportschaltung, Wisch-Wasch-Kombischalter und Teppichboden. Mit großer Hecktür und umklappbarer Rückenlehne. Und dieses enorm zuverlässige, praktische und schicke Auto gibt es zu einem erstaunlich günstigen Preis: **DM 8.900.–** a.W.* für den City J. Die 2türige Limousine Kadett J ist sogar noch günstiger: **DM 8.795.–** a.W.* (* unverbindliche Preisempfehlung).
Da gibt's nur eins: hin zum Opel-Händler und den City J und Kadett J testen. Und sich bei dieser Gelegenheit gleich ein pfiffiges T-Shirt oder das hochaktuelle Blouson kaufen. Und wenn sich auch die heißesten Boutiquen darum reißen würden, die gibt's nur beim Opel-Händler.

Opels Formel »J«. Gutes Auto. Guter Preis.

OPEL GM

Günstige Finanzierung durch die Opel Kredit Bank.

Der lange Marsch

Die Geschichte der Mercedes-Motoren.

Als Gottlieb Daimler nach langen Mühen und mit Gottes Hilfe im Jahr 1883 seinen ersten „schnellaufenden" Verbrennungsmotor in Gang brachte, dachte außer ihm wohl kaum jemand daran, dieses Monstrum in ein Fahrzeug zwecks Fortbewegung einzubauen. Dies war auch kein Wunder, denn der erste Benz-Patent-Motorwagen harrte noch seiner Erfindung, und als er drei Jahre später endlich kam, hatte Carl Benz einen dazu passenden Motor gleich miterfunden.

Dieser freilich ähnelte dem damaligen Daimler-Aggregat verblüffend, verrichtete seine Arbeit ebenfalls im Liegen und kam dabei auf 0,9 PS bei 400 Umdrehungen. Sein einziger Zylinder war unten offen, Kurbelwelle, Pleuel und Schwungrad liefen praktisch im Freien. Als umwälzende Neuerung hatte Carl Benz schon eine Batterie-Zündanlage installiert.

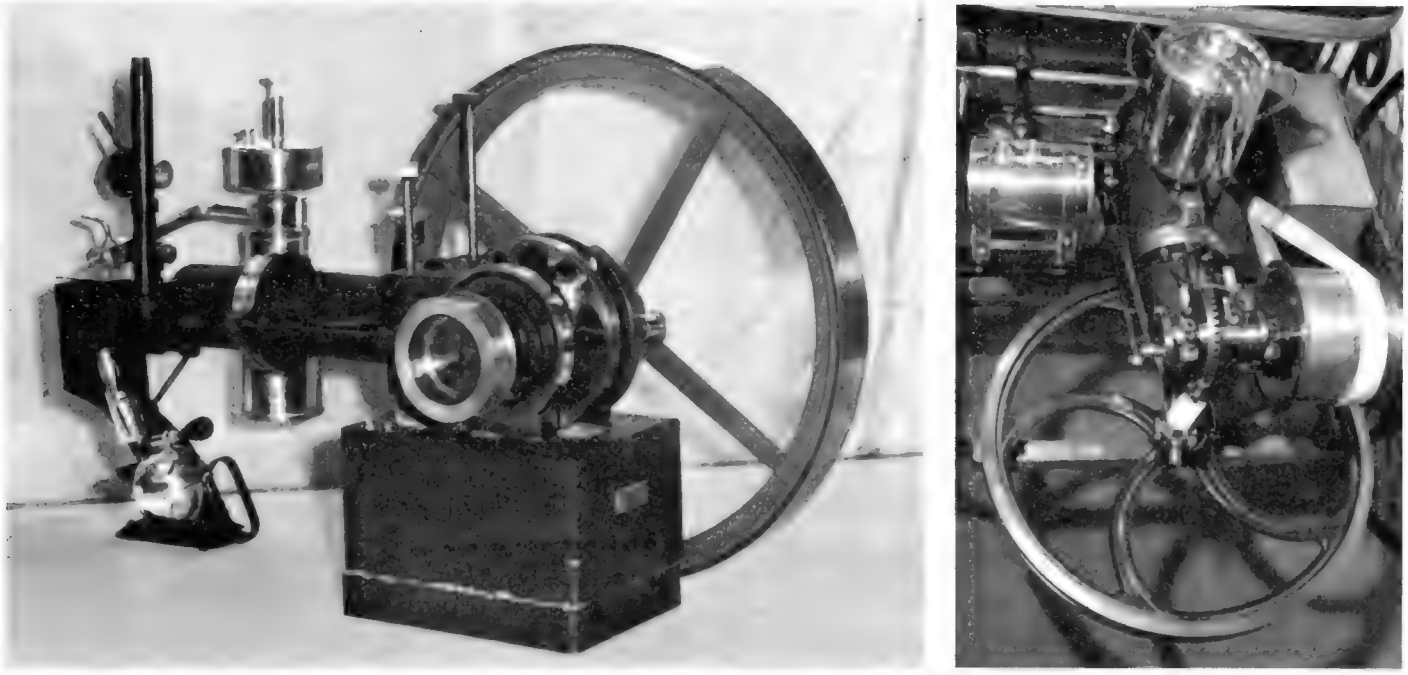
Doch es blieb nicht lange bei diesen Primitiv-Triebwerken. Denn die Herren Benz und Daimler, letzterer unterstützt von dem genialen Konstrukteur Wilhelm Maybach, sprühten nur so vor Kreativität und guter Ideen. Und als Daimler 1889 seinen ersten stehenden V-Motor mit zwei Zylindern und 1,5 PS herausbrachte, ließ Benz mit einem Reihen-Zweizylinder im Jahr 1893 und mit einem sogenannten „Contra-Motor" 1897 nicht allzulange auf sich warten. Daimlers Antwort darauf war ein Vierzylinder-Reihenmotor, der 1899 schon 23 PS abgab.

Der Wettstreit der beiden Firmen wurde auch nach dem Tode Daimlers im Jahr 1900 mit allen Mitteln der damaligen Technik fortgeführt. Mehr und mehr entpuppte sich dabei der aufkeimende Motorsport als Antrieb und Schrittmacher der Motoren-Entwicklung.

In zunehmendem Maße setzte sich inzwischen bei den Konstrukteuren die Erkenntnis durch, daß Hubraum durch nichts zu ersetzen sei, was zu einem immer sorgloseren Umgang mit dem kraftspendenden Zylindervolumen führte. Der legendäre Blitzen-Benz, mit dem 1911 ein absoluter Geschwindigkeits-Weltrekord von 228,1 km/h aufgestellt wurde, schöpfte seine hierzu nötigen 200 PS aus 21,5 Litern Hubraum — fein säuberlich auf vier Zylinder verteilt.

Allerdings taten die Verbrennungsmaschinen von Daimler und Benz nicht nur in Personen- und Rennwagen Dienst. Man konnte sie, außer in Lastwagen, Bussen und Feuerwehrautos, auch in allerlei branchenfremden Objekten vorfinden. Schiffe, Flugzeuge und die Luftschiffe des Grafen Zeppelin zählten ebenso dazu wie Säge- und Spaltmaschinen, Feuerspritzen oder Draisinen.

In dieser „wilden" Entwicklungs-Epoche, die bis zur Vereinigung der beiden Unternehmen im Jahre 1926 anhielt, wurden auch zahlreiche Erfindungen gemacht, die heute noch weltweit genutzt werden. Sie reichen von der erwähnten Batterie-Zündung über den Maybach-Spritzvergaser, den Röhrchen- und Wabenkühler bis zur Anwendung des Kompressors zwecks Steigerung der Motorkraft.



Gottlieb Daimlers erster Motor (links) hatte genau wie der Urtyp von Carl Benz (rechts) einen liegenden Zylinder.

Die Fusion der beiden Pionier-Unternehmen zur Daimler-Benz AG setzte der vordem herrschenden Konfusion ein Ende. Was folgte, war eine Epoche der Konsolidierung, die sich auch in der Motoren-Entwicklung langsam zeigte. Sechs- und achtzylindrige Reihenmotoren von 2 bis 7,7 Liter Hubraum waren die Antriebsma-

Netzkarte.

Sie sind häufig unterwegs? Sie brauchen hin und wieder irgendwo ein Auto? Ganz klar, dann brauchen Sie die Kreditkarte einer Autovermietung. Die Frage ist nur: von welcher?

Mit der Kreditkarte einer Autovermietung kann man sich an allen ihren Stationen bargeldlos ein Auto mieten. Je mehr Stationen eines Autovermietsystems Ihnen zur Verfügung stehen, desto beweglicher sind Sie. An allen Stationen in vielen Ländern der Welt stehen Ihnen unsere Zeitwagen zur Verfügung. interRent hat als Autovermietsystem das größte und damit dichteste Stationsnetz in Europa. Alles klar?

interRent Autovermietung

iR interRent®

Alles klar. Bitte senden Sie mir das Stationsverzeichnis und die Unterlagen für die interRent-Kreditkarte.

Name: _____

Anschrift: _____

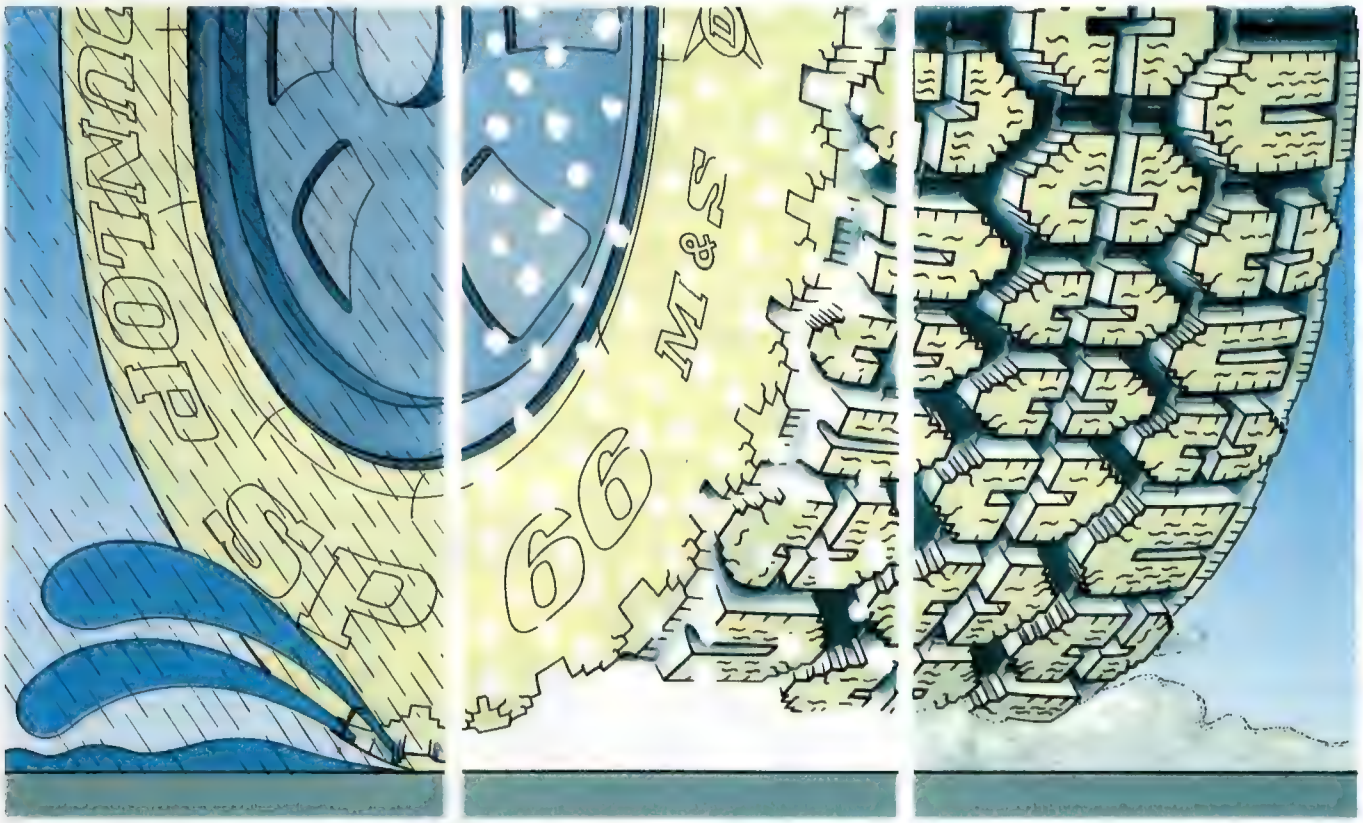
_____

Firma ☐ Privat ☐

interRent Autovermietung GmbH,
Mexikoring 23, 2000 Hamburg 60

interRent. Was liegt näher.

Das Schlechtwetter-Paket von Dunlop. Gegen Regen, Glätte, Matsch und Schnee.



1. Gegen Regen: Breite und tiefe Stollenzwischenräume im Profil des Dunlop SP 66 M&S sorgen für schnelle Entwässerung. Mit Längs- und Quernuten zusammen wirken sie gegen Aquaplaning.

2. Gegen Schnee: Die wechselweise Anordnung von runden Schulterstollen und Spurkantenstollen entlang der Schulter macht den Dunlop SP 66 M&S griffiger auf Tiefschnee.

3. Gegen Glätte und Matsch: Die kälteelastische Haftmischung des Dunlop SP 66 M&S erhöht die Rutschsicherheit und verbessert die Haftung auf glitschigen Straßen.

Ein Blick genügt, um zu sehen, daß die breiten und tiefen Stollenzwischenräume des Dunlop SP 66 M&S viel Wasser vertragen können.

Die Längsnuten nehmen das Wasser auf und leiten es nach hinten ab. Gleichzeitig wird überschüssiges Wasser mit Hilfe der Quernuten, wie durch Seitenkanäle, rechts und links abgeführt.

So ist der Dunlop SP 66 M&S ein aktiver Sicherheitsbeitrag auf regennassen Straßen und bei Aquaplaning-Gefahren.

*) Bei den bei uns vorherrschenden Temperaturen um den Gefrierpunkt ist kein moderner Haftreifen den früheren Spikesreifen auf Glatteis ebenbürtig. Die neue Generation von Haftreifen, zu der der Dunlop SP 66 M&S zählt, ist jedoch nach dem generellen Verbot der Spikesreifen die beste Lösung.

Für Fahrten im Tiefschnee hat der Dunlop SP 66 M&S ein ausgesprochenes Kletterprofil: Rundschulter- und Spurkantenstollen entlang der Reifenschulter. Die Rundschulterstollen helfen Ihnen aus verharschten Spurrillen heraus. Die Spurkantenstollen haben die Aufgabe, die Spur zu halten; sie erhöhen die Sicherheit gegen seitliches Ausbrechen bei Schneeglätte. Markante Quernuten verkürzen den Bremsweg im Schnee.

Dabei reinigt das Profil sich von selbst, so daß der Schnee die Zwischenräume nicht verstopfen kann.

Wechselweise angeordnete Profilblöcke sorgen für hohe Griffigkeit bei Schneeglätte und Matsch. Die tiefen Kanäle im Profil nehmen den Matsch auf und verdrängen ihn nach außen.

Eine spezielle Haftmischung und richtungsorientierte Lamellen-Schnitte erhöhen Ihre Sicherheit auf glitschigen Straßen. Außer auf Eis ist der Dunlop SP 66 M&S jedem früheren Spikesreifen*) überlegen.

Auch dann, wenn die Straßen trocken bleiben: Schließlich ist er ein moderner Stahlgürtel-Reifen und kann bis 160 km/h schnell gefahren werden.

DUNLOP SP
STAHLGÜRTEL

Der Dunlop SP66 M&S. Viel Profil gegen Regen, Glätte, Matsch und Schnee.

schinen jener Modellpalette, die Daimler-Benz bis Anfang der dreißiger Jahre feilbot. Dazu gehörte auch der heute noch imposante SSK, dessen Sechszylinder-Reihenmotor mit Unterstützung eines Rootes-Kompressors 225 PS aus 7,1 Liter Hubraum schöpfte. Im Rennsportwagen SSKL mobilisierte die gleiche Maschine sogar 300 Pferdestärken.

Dann begann sich der Weg zum kleinvolumigen Automobilmotor heutiger Prägung abzuzeichnen. Aus einer Heckmotorentwicklung des Jahres 1933 mit zunächst 1300 cm³ Hubvolumen und 26 PS wurde jener Vierzylindermotor, der die Modelle 170 V und 170 S noch angemessen motorisierte. Die seitengesteuerte Maschine, deren Laufruhe heute noch gerühmt wird, hatte in ihrer Endphase 1770 cm³ und 52 PS aufzuweisen und lief im Mercedes 180 bis zum Jahre 1957.

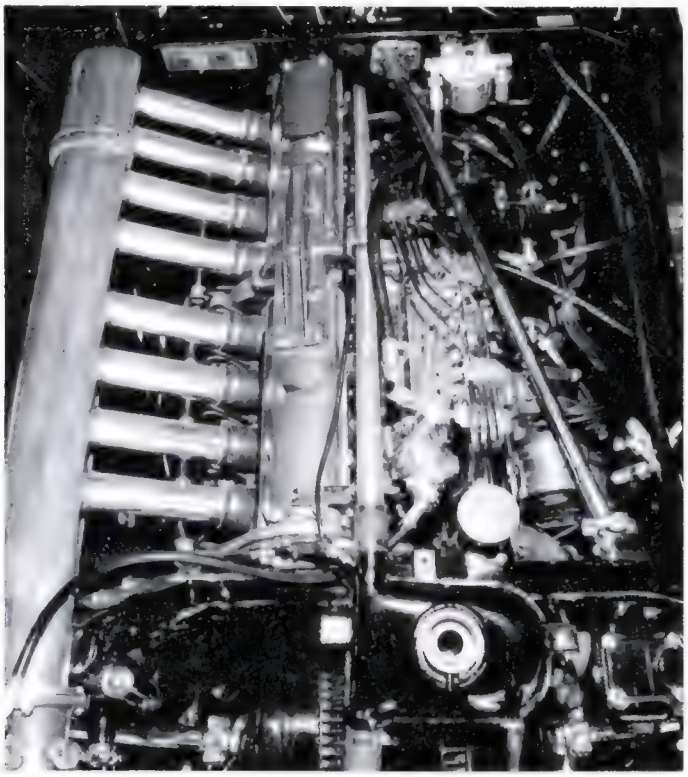
Einem ebenfalls in den dreißiger Jahren entstandenen, ähnlich aufgebauten Sechszylinder-Motor gelang der Sprung in die Nachkriegszeit nicht. Denn unter der Haube des ersten Mercedes 220, der 1951 debütierte, steckte jener Sechszylinder, der den Beginn einer neuen Motoren-Generation bei Daimler-Benz markierte. Diese Maschine deckt noch heute, in abgewandelter Form zwar, aber mit den gleichen Grundabmessungen, das gesamte Sechszylinder-Programm ab.

Seine vorläufig letzte Entwicklungsstufe hat dieser Reihenmotor im Motorentyp M 110 erreicht, wo er dank zusammengegossener Laufbüchsen einen Hubraum von 2,8 Liter erreicht und dank zweier obenliegender Nockenwellen 177 PS abgibt. Dem Grundentwurf noch ähnlicher ist allerdings das neue Triebwerk des Mercedes 250, das wieder mit vier Hauptlagern und einer obenliegenden Nockenwelle auskommt.

Als bemerkenswerte Entwicklung der fünfziger Jahre ist auch jener Dreiliter-Sechszylinder einzustufen, der in der Staatskarosse Mercedes 300 zu finden war. In stark modifizierter Form führte das gleiche Aggregat den 300 SL Sportwagen zu zahlreichen Siegen. Der Grund: Daimler-Benz hatte schon 1954 mit direkter Benzineinspritzung 215 PS aus der Maschine herausgekitzelt und damit die selbst heute noch für einen Serienmotor beachtliche Literleistung von über 70 PS realisiert. In der 300 SEL-Limousine war dieser Motor mit Aluminium-Zylinderblock bis zum Jahr 1967 präsent, allerdings mit auf 170 PS reduzierter Leistung und Saugrohr-Einspritzung.

Die heutigen Mercedes-Vierzylindermotoren können ebenfalls auf eine lange Bauzeit zurückblicken. 1955 wurde mit der Präsentation des 190 SL gleichzeitig ein neuer Motor vorgestellt, der im Konstruktionsprinzip weitgehend dem Sechszylinder entsprach. Die heutigen Vierzylinder-Motoren mit maximal 2,3 Liter Hubraum sind nach mehreren Entwicklungsstufen aus diesem ehemaligen Sportwagenantrieb entstanden.

Da die Leistungsgrenzen des Sechszylinders abzusehen waren, schuf man in den sechziger Jahren zusätzlich eine neue Generation von V-Motoren, die in konstruktiver Anlehnung an den aus dem Jahr 1963 stammenden 6,3 Liter V8-



Der 2,5 Liter-Rennmotor verhalf Mercedes in den fünfziger Jahren zweimal zur Weltmeisterschaft.

Der Dunlop SP 66 M&S, wie ihn die Fachpresse sieht.

ADAC motorwelt / Stiftung Warentest test

„Auf Schnee sehr gut, bei Nässe gut, auf Eis zufriedenstellend, auf trockener Straße gut, im Schnellauf sehr gut." (ADAC Motorwelt/Stiftung Warentest 9/75).

MOTOR REISE REVUE / AvD Automobilclub von Deutschland

„Seine guten Allround-Eigenschaften brachten dem Dunlop SP 66 M&S den Gesamtsieg. Er leistete sich keinen Patzer, war stets auf den vorderen Plätzen zu finden, schlug sich bei winterlichen Bedingungen tapfer und trumpfte dann auf nasser und trockener Fahrbahn groß auf." (Motor Reise Revue des AvD 5/75).

GUTE FAHRT

Der Winterreifen-Test der Audi-Versuchsabteilung brachte dem Dunlop SP 66 M&S das Urteil: „besonders empfehlenswert". (Gute Fahrt 12/75).

Auto Zeitung

„Dieser neue Winterreifen besticht durch seine guten bis hervorragenden Eigenschaften bei allen Nässeprüfungen. . . Er bringt das Fahrzeug auf Asphalt mit dem kürzesten Bremsweg zum Stehen." (Auto Zeitung 24+25/74).

auto motor sport

„Neu entwickelter Haftreifen mit besonders hoher Schnellauf-Festigkeit sowie guten Trocken- und Naßlaufeigenschaften." (auto, motor und sport 24/75).

Bei Ihrem Reifenfachhändler.

DUNLOP SP

Motor des Typs 600 mit 3,5 und 4,5 Liter Hubraum die Mercedes-Nobelklasse bewegen. Mit einer spezifischen Leistung von rund 56 PS/Liter zählt das 3,5 Liter-Triebwerk zu den leistungsfähigsten Achtzylindern der Weltproduktion.

Stärkstes Stück im Pkw-Motorenprogramm der Daimler-Benz AG ist freilich der im Jahr 1974 auf 6,9 Liter vergrößerte V8 der ehemaligen Staatskarosse 600. Er schöpft 286 PS sozusagen aus dem vollen und verhilft damit dem Mercedes Spitzenmodell 6.9 zu extrem guten Fahrleistungen.

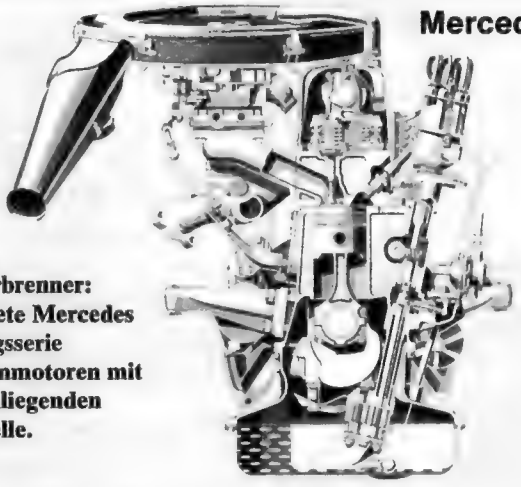
Die Daimler-Benz Motorenchronik wäre unvollständig ohne Erwähnung der Rennmotoren, die den legendären Silberpfeilen zu ihrem Ruf der Überlegenheit verholfen haben. Speziell in den dreißiger Jahren, als der Grand Prix-Sport in Europa, besonders aber im Deutschen Reich seine Hochzeit hatte, überboten sich die Konkurrenten mit abenteuerlichen Entwürfen und Leistungen. Knapp 500 PS mobilisierte ein aufgeladener Mercedes-Achtzylinder aus 4,14 Liter Hubraum schon 1936, ein Jahr später wurden 646 PS bei 5,7 Liter Hubraum erzielt. Im Weltrekord-Wagen Caracciolas schließlich sorgte ein Zwölfzylinder-V-Motor von 5,5 Liter Hubraum mit 736 PS für den nötigen Vortrieb, um die 400 km/h-Marke zu überschreiten.

Nach dem Kriege war es der kompressorlose Reihenachtzylinder der 2,5 Liter-Formel, der 1954 neue Maßstäbe setzte. Desmodromische Ventilsteuerung, direkte Benzineinspritzung und Mittelabtrieb waren die konstruktiven Besonderheiten, die in dieser Zusammenballung noch von keinem Motorkonstrukteur der Welt nachvollzogen wurden.

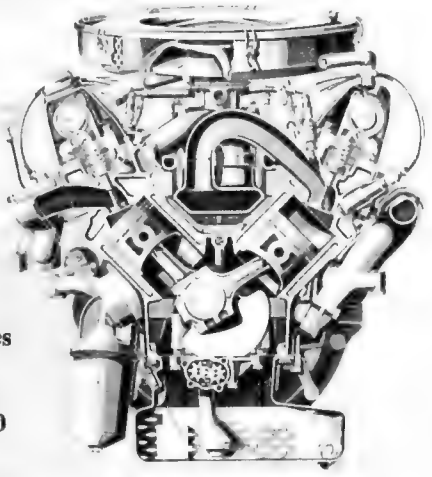
Heute wird die geistige Kapazität und Kreativität der Mercedes-Ingenieure nicht mehr mit dem Rennsport belastet. Sie konzentriert sich voll auf die Entwicklung von relativ braven Serienmotoren, deren Hauptaufgabe es ist, einen Mercedes-Personenwagen zuverlässig und mit den seiner Klasse angemessenen Fahrleistungen zu bewegen.

So werden auch in Zukunft keine motorischen Sensationen aus dem Untertürkheimer Entwicklungszentrum zu erwarten sein. Das Konzept liegt fest. Es orientiert sich weitgehend an dem Vorhandenen, nachdem die Wankel-Experimente endgültig aufgegeben wurden. Ob die neue Motorgeneration erst mit vier oder mit sechs Zylindern auf den Markt kommt, darüber legt Daimler-Benz vorerst noch den Schleier des Geheimnisses. *Gert Hack*

Mercedes-Motoren

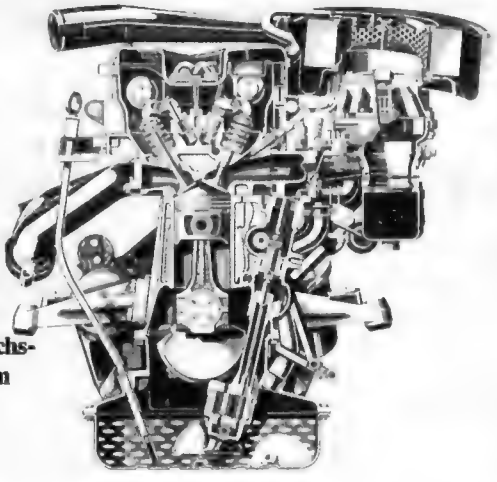


Die Dauerbrenner: 1951 startete Mercedes eine Erfolgsserie von Reihenmotoren mit einer obenliegenden Nockenwelle.



Die Eleganten: 1963 begann Mercedes die Produktion von V8-Motoren, die zunächst dem Typ 600 vorbehalten waren.

Die Glücklosen: 1970 lief im C 111 der erste Mercedes Wankel. Das Kreiskolben-Experiment wurde bald wieder abgebrochen.



Die Dynamischen: 1972 wurde das Sechszylinder-Programm durch einen Zweinockenwellen-Motor erweitert.

pop • rock • jazz

BISON MUSIC NEWS:

pop • rock • jazz

Ex-Beatle Harrison vor Gericht

„Leider verbringe ich zuviel Zeit beim Anwalt und nicht genug Zeit im Plattenstudio", jammert George Harrison. Wie wahr. Jetzt hat seine Plattenfirma, die Harrisons eigenes Label „Dark Horse" vertreibt, den Ex-Beatle auf fast DM 28 Millionen verklagt. Er habe die vertraglich vereinbarten vier Solo-Alben nicht abgeliefert und die Vorauszahlung von über 2,7 Millionen Mark nicht zurückgezahlt. Harrison: „Ich bin erstaunt". Erst im September wurde er für schuldig befunden, seinen 1970er Hit „My Sweet Lord" bei dem 1962er Titel „He's So Fine" von Chiffton abgeschrieben zu haben. Im November wird über die Höhe des Schadenersatzes verhandelt. ●

IM STUDIO

Nach dem Ende von Deep Purple rüstet **Jon Lord** zum Neubeginn. Der Organist hat mit Ex-Purple **Ian Paice, Tony Ashton, Berni Mardsen** und **Paul Martinez** eine neue Rockband gegründet. Ihre erste LP entstand im Musicland-Studio in München, Jon's neuem Wohnsitz. Die Platte erscheint Anfang 1977.

Endlich ist eine neue Platte von **Van Morrison** in Sicht. Mit **Dr. John. Gregg Allman** und **Ehefrau Cher** nehmen in Los Angeles ihre erste gemeinsame LP auf. Der verstorbene **Jim Morrison** singt auf einer neuen Doors-LP. Tatsächlich. Das Material für diese Live-Platte wurde 1970 mitgeschnitten. Im November bringt der ehemalige Doors-Gitarrist **Robbie Krieger** sein erstes Solo-Album heraus. Doors-Kollege **Ray Manzarek** stellt seine 3. Solo-LP im Januar 77 vor. ●

★★★

Runaways - Rock aus Langeweile

Die **Runaways** sammeln Schlagzeilen wie andere Leute Briefmarken. Wohin die wilde weibliche Rockband kommt, überschlagen sich die – männlichen – Reporter. Sie loben selten die noch plumpen Hartrockversuche der Runaways aus Hollywood. Dafür die Art ihres Auftretens: rotzfrech, selbstbewußt, leicht und sexy gekleidet. Das gibt den motzigen, selbstgereimten Texten den rechten Rahmen. Zentrales Thema: die Langeweile des Alltaglebens – fünf Tage die Woche Parties und am Wochenende ins Nachtleben Oh je!

Comeback für ELP?

Die Beziehung des einst erfolgreichen Rocktrios Emerson, Lake & Palmer hatte gerade den Nullpunkt erreicht, da fuhren sie nach Montreux. Und nehmen jetzt dort ihre neue LP auf. Sieben Monate lang. ●

TOURNÉE-TIPS

Santana und Journey: *23. 11.* ***Karlsruhe,*** *24. 11.* ***Frankfurt,*** *25. 11.* ***Heidelberg,*** *26. 11.* ***Nürnberg,*** *27. 11.* ***Saarbrücken,*** *1. 12.* ***Düsseldorf,*** *2. 12.* ***München.***

★

Wishbone Ash, Sutherland Brothers & Quiver *und* ***Lake:*** *25. 11.* ***Hannover,*** *26. 11.* ***Berlin,*** *27. 11.* ***Neumünster,*** *28. 11.* ***Münster,*** *30. 11.* ***Bremen,*** *1. 12.* ***Köln,*** *2. 12.* ***Saarbrücken,*** *3. 12.* ***Rüsselsheim,*** *4. 12.* ***Ludwigshafen,*** *5. 12.* ***Nürnberg.***

★

Nazareth: *21. 11.* ***München,*** *23. 11.* ***Offenbach,*** *24. 11.* ***Mannheim,*** *25. 11.* ***Hamburg,*** *26. 11.* ***Düsseldorf.***

★

Alan Stivell *(„Celtic Rock"): 21. 11.* ***Böblingen,*** *22. 11.* ***Köln,*** *23. 11.* ***Braunschweig,*** *24. 11.* ***Berlin,*** *25. 11.* ***Hamburg,*** *26. 11.* ***Münster.***

76/16/D

de bizondere halfzware-Shag uit Holland

DM 2.25

Männer, die Geschichte machten

Persönlichkeiten aus 50 Jahren Daimler-Benz.

Großfirmen und Konzerne leben vom Teamwork grauer Mäuse. Das gilt auch für die Automobilhersteller — für die Größten der Welt, General Motors und Ford, und auch für Europas Größten (nach dem Umsatz), Daimler-Benz.

In 50 Jahren Geschichte und Aufstieg an die Auto-Spitze Europas freilich lassen sich zumindest historisch jene Weichensteller ausmachen, die — jeder auf seine Art — den Erfolg programmierten.

Bei Daimler-Benz springen aus dem grauen Webmuster des Teams vor allem und immer wieder Techniker ins Auge. Ferdinand Porsche war erster Technischer Direktor nach der Fusion von Daimler und Benz Mitte der goldenen zwanziger Jahre. Seine Neigung galt dem Renn- und Herrenwagen.

Weil Gründungs-Generaldirektor Wilhelm Kissel die Entwicklung mittelstarker Gebrauchswagen stets in den Vordergrund rückte, verließ Porsche Daimler-Benz nach drei Jahren (1926 bis 1928), in denen der Käfer-Schöpfer eine beachtliche Palette von Autos in die Welt setzte. Die Leistungen reichten von den 38 PS des Zweiliter-Sechszylinder „200 Stuttgart" bis zu den 225 PS des legendär gewordenen 7,1 Liter-Sechszylinder Mercedes SSK mit Kompressor.

Der Benz-Konstrukteur Hans Nibel aus dem mährischen Olleschau folgte dem aus Maffersdorf in Böhmen stammenden Daimler-Mann Porsche als Cheftechniker. Er hatte als Renommierstück den 200 PS starken „Blitzen-Benz" vorzuweisen, der 1909 mit 228,094 km/h Weltrekord gefahren war. Bei Daimler-Benz erwarb sich Nibel seine besonderen Meriten mit dem Bau ökonomischer Autos. Nibel rüstete den Typ 170 mit einem Schnell-, Spar- und Schongang aus, mit dem der damals ganze 4400 Reichsmark teure Mercedes bis zu 20 Prozent Benzinersparnis versprach. Eine aktuelle Reaktion auf die sprunghafte Verteuerung des Benzins von 26 auf 36,5 Pfennig pro Liter im Jahr 1931.

Stand der Rennsport schon bei seinen Vorgängern im Vordergrund, so geriet Mercedes unter Nibel-Nachfolger Max Sailer in eine beherrschende Rolle. Der Schwabe aus Esslingen war 1921 selbst Sieger der Coppa Florio in Sizilien gewesen und hatte sich 1923 am 500 Meilen-Rennen von Indianapolis beteiligt. Mit dem Paul Daimler 28/95 PS-Sechszylinder galt er in der Fachpresse als „bester europäischer Fahrer auf dem besten deutschen Wagen".

Sailer lieferte als Konstrukteur das Werkzeug, mit dem die Rennfahrer Rudolf Caracciola, Manfred v. Brauchitsch und Hermann Lang die Vormachtstellung von Mercedes im Grand Prix-Sport zementierten. Aber Sailer war es auch, der 1935 den Mercedes 260 D bauen ließ, den ersten Diesel-Personenwagen der Welt, mit 2,6 Liter Hubraum und 45 PS.

Fritz Nallinger, Schwabe aus Esslingen wie Sailer, drängte mit aller Kraft darauf, den Dieselmotor „bis zur Gleichwertigkeit der Leistung und Herstellungskosten mit denen eines Vergaser-Motors weiterzuentwickeln". Sein Ruf als Daimler-Benz-Chefkonstrukteur aber ist vor allem verbunden mit dem von Hans Nibel halbfertig ererbten 170 V, der ab 1936 zehn Jahre lang der bestverkaufte Mercedes war und mit Leistungsverbesserungen auch noch nach dem Krieg weitergebaut wurde.

Ein Professoren-Titel von der württembergischen Landesregierung war Anerkennung für die Leistung Nallingers, der auch als Vater der Silberpfeile und der ab 1951 gebauten Mercedes-Sechszylinder gilt.

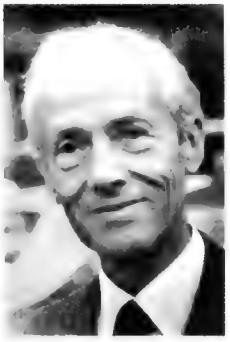
Über Hans Scherenberg, den jüngsten unter den Mercedes-Cheftechnikern, schrieb die „Motor Revue" zu dessen 65. Geburtstag: „Scherenberg ist der Typ eines Aristokraten, . . . Hochschulprofessor oder Diplomat könnte er sein." Der Herr im Chefsessel ist Honorar-Professor an der TU Stuttgart und technischer Ideologe jenes Modellprogramms, das Daimler-Benz heute Superlative an Lob, Lieferfristen und Gewinn einbringt.

Es ist unvermeidlich, daß aus dem Team grauer Mäuse immer dort Persönlichkeiten herausstechen, wo die Anonymität des einzelnen in der Öffentlichkeit weder gewahrt werden kann noch soll. Al-

Ferdinand Porsche: keine Liebe zu kleinen Autos

Rudolf Uhlenhaut: am Nürburgring schneller als Fangio

Fritz Nallinger: alle Kraft für den Dieselmotor



Hans Scherenberg: Techniker, Professor, Aristokrat

Rudolf Caracciola: bester Rennfahrer aller Zeiten

Alfred Neubauer: Symbolfigur als Rennstratege

Zusatzscheinwerfer gegen Aufpreis.

Der Austin Allegro 1300 ist der richtige Freund für Familien, die gern in Familie machen.

Familien mit viel Familie brauchen ein Auto, das für mindestens 3 Generationen gut ist. Damit Familienausflüge nicht bei Oma enden, sondern mit Oma erst richtig anfangen.

Der Allegro 1300 hat die Komplett-Ausstattung für die komplette Familie.

Komplett im Komfort: 4 Türen, 5 Sitze, Liegesitze vorn, Kindersicherung hinten, Aschenbecher vorn und hinten, Zigarettenanzünder, Teppichboden, Automatikgurte.

Perfekt in der Technik: Beheizbare Heckscheibe, wartungsfreie Hydragas-Federung, Einzelradaufhängung, Frontantrieb, Gürtelreifen, Bremskraftverstärker, Scheibenbremsen vorn, 2-Kreis-Bremssystem mit Kontrolleuchte, Rückfahrscheinwerfer.

Sparsam im Unterhalt: 1,3-Ltr.-Vierzylinder-Quermotor, 54 DIN-PS (viel Kraft, wenig Versicherungskosten), 8,2 Ltr. Benzinverbrauch auf 100 km (Testverbrauch).

Und das alles serienmäßig, zum familienfreundlichen Komplettpreis.

Familienfreundliche Autos: Zu familienfreundlichen Preisen:

Austin Allegro 1100, 45 DIN-PS	**DM 8.590,–**
Austin Allegro 1300, 54 DIN-PS	**DM 9.590,–**
Austin Allegro 1500*, 68 DIN-PS	**DM 10.250,–**
Austin Allegro 1300, Estate-Kombi, 54 DIN-PS	**DM 9.890,–**

* Gegen Aufpreis mit 4-Gang-Vollautomatik.

(Unverbindliche Preisempfehlungen)

Selbstverständlich 1 Jahr Garantie ohne km-Begrenzung.
Über 8.000 Service-Stellen in Europa.

Coupon

Vielleicht ist der Austin Allegro ○ 1100, ○ 1300, ○ 1500, ○ 1300 Estate-Kombi auch für uns der richtige Freund. Bitte sagen Sie uns mehr darüber.

Vor- und Zuname: _____

Straße: _____

PLZ Wohnort: _____

Alter: _____ Beruf: _____

Bitte senden Sie diesen Coupon an die untenstehende Anschrift.

AMS 24

ALLEGRO
Der Familienfreund

Austin Leyland

Importeur: A. Brüggemann + Co GmbH, Harffstraße 53, 4000 Düsseldorf, Telefon 0211/78181

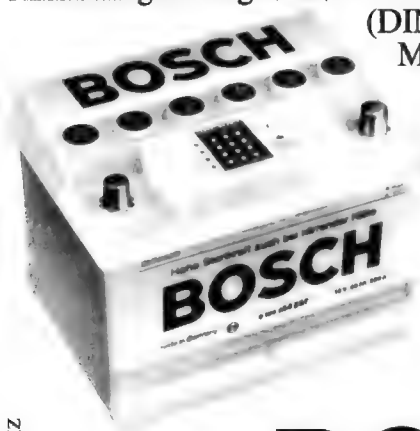
Bosch zum Thema „Sicherheit“:

Frostnacht braucht Startkraft.

Die meisten Autofahrer merken erst, daß sie eine Batterie haben, wenn sie ihren Dienst verweigert. Nach einer klaren Frostnacht, zum Beispiel.

Lassen Sie jetzt Ihre Batterie prüfen. Denn überprüfen ist besser als abschleppen lassen. Sollte die Chance gering sein, daß Ihre Batterie den Winter überleben wird, entscheiden Sie sich rechtzeitig für eine neue:

Bosch Batterien haben Kaltstart-Reserven. Ihre Anlaßfähigkeit liegt 8-12% über der Norm (DIN 72311).



Mit dieser Batterie braucht Ihr Auto Frostnächte nicht zu fürchten. Und Sie werden starten, wenn andere stehen.

BOSCH

BA 176 BMZ

fred Neubauer, der heute 85jährige Rennleiter von 1926 bis 1955, stand mit seiner mächtigen Gestalt unübersehbar als Repräsentant der Mercedes-Erfolge auf den Rennstrecken — und weckte mit seiner Publizität stets von neuem das Murren jener Techniker, die in der Anonymität die Waffen für den Sieg geschmiedet hatten.

Nur einer von ihnen hatte sich nicht über Mangel an Popularität zu beklagen: Rudolf Uhlenhaut. Er wurde als Sohn eines Bankdirektors in London geboren, war des originalen Cockney-Dialekts der Londoner Docker mächtig und am Rennwagensteuer kaum langsamer als die Berufspiloten. Als Cheftechniker der siegreichen Silberpfeile der Jahre 1954/55 war er zugleich sein verläßlichster Testpilot. Auf dem Nürburgring und in Monza fuhr er bei Versuchsfahrten mit Formel 1-Wagen gelegentlich schneller als Fangio.

Uhlenhaut und Neubauer waren jene Partner, mit deren Hilfe der dreimalige Europameister Rudolf Caracciola, vom Volksmund kurz „Caratsch“ getauft, zum „besten Rennfahrer aller Zeiten“ reifte — dieses Urteil stammt von Alfred Neubauer, der immerhin auch einen Juan Manuel Fangio zu einer seiner fünf Weltmeisterschaften führte.

Popularität von Amts wegen genoß schließlich auch der in fünf Sprachen redegewandte Pressechef Arthur Keser; sein Nachfolger wurde der Motorjournalist Günther Molter. Ein Keser-Spruch von 1954, als Sportfotografen unentwegt Rennleiter Neubauer fotografierten, die Techniker-Koryphäen Nallinger, Uhlenhaut und Scherenberg jedoch übersahen: „Wir haben nicht nur Bäuche, sondern auch Köpfe.“

Seiner Funktion wegen im Hintergrund dagegen stand stets Berufserfinder Béla Barényi. Dieser hatte nicht nur zehn Jahre vor Professor Porsche das Konzept des Volkswagens vorgelegt, sondern in Daimler-Benz-Diensten als festbesoldetes Hausgenie „mehr Patente als Edison“ (Mercedes-Karosserieentwickler Werner Breitschwerdt) angemeldet — es sind bis heute über 2500, Thomas Alva Edison hingegen brachte es nur auf etwas mehr als 1000.

Schonend geht Daimler-Benz offensichtlich mit Vorstandsvorsitzenden um. In 50 Jahren saßen nur sechs Männer

Wilhelm Kissel: erster Chef der Daimler-Benz AG

Fritz Haspel: aus Albert Speers Managerelite

Fritz Koenecke: pensionierte die Silberpfeile

auf dem Chefsessel. Gründungs-Generaldirektor war Wilhelm Kissel. Über das Kriegsende hinaus führte Dr. Wilhelm Haspel, ein Mann aus der Managerelite des Albert Speer, die Daimler-Benz AG. Sein Nachfolger Heinrich Wagner führte sich bei seiner ersten Pressekonferenz im Jahr 1952 ungewöhnlich ein: „Ich heiße Wagner und lese keine Zeitungen", eröffnete er den Journalisten.

Dr. Fritz Koenecke, der Mercedes-Chef Nummer vier, erlebte Glanz und Ende der Silberpfeil-Ära. Er nutzte die siegreichen Mercedes-Renner als ideelle Hilfe beim Ausbau eines weltweit verzweigten Netzes von Daimler-Benz-Niederlassungen.

Er war es aber auch, der nach dem schrecklichen Unfall von Le Mans, als Werkspilot Pierre Levegh mit seinem Wagen ins Publikum flog, ein bis heute nicht widerrufenes Startverbot erteilte.

Nach Koenecke folgten zwei völlig konträre Chefs: Walter Hitzinger und Finanzexperte Joachim Zahn.

Die Vergangenheit mit dem österreichischen Baurat h. c. Walter Hitzinger ist heute so sehr bewältigt, daß sich über ihn nur noch ganze 36 Zeilen Biographie in den Archiven finden lassen. Von Professor Joachim Zahn, der als amtierender Daimler-Benz-Chef die Firma in einen nie vorher gekannten Wohlstand führte, darf man trotz aller immer wieder auftauchenden Gerüchte alles, nur eines nicht erwarten – daß er Daimler-Benz wieder in Rennen schickt. Kommentar eines Autovorstands von der rennenden Konkurrenz: „Darum sind die auch so reich." *Helmut Luckner*

Modernes Fotografieren hat einen neuen Namen:

Mamiya M645

Der Vorteil – Das Format 6 x 4,5 cm

Entscheiden Sie sich für eine bessere Bildqualität - entscheiden Sie sich für Mamiya M 645. Diese einäugige Reflexkamera vereinigt die enormen Leistungsvorteile des größeren Bildformates mit den schnellen Arbeitsmöglichkeiten der Kleinbild-Kameras.
Sie ist die kompakte elektronische Handkamera der Sonderklasse. Ihre modernste technische Ausstattung und das sorgfältig ausgewählte Präzisions-Zubehör geben jedem M 645-Besitzer die unbedingte Sicherheit, auch schwierigste fotografische Aufgaben meisterhaft zu lösen.

Die Vorteile liegen auf der Hand:

- Einäugige Spiegelreflex-Kamera im Mehrleistungsformat 6 x 4,5 cm
- vereinigt die enormen Vorteile des größeren Bildformates mit den schnellen Arbeitsmöglichkeiten der Kleinbild-Kameras
- Neu entwickelter elektronischer Drehspul-Verschluß für zuverlässige, höchste Genauigkeit der Belichtungszeiten
- großes, helles Sucherbild
- 2 Gehäuseauslöser für bequemes Halten in jeder Kameraposition
- Auswechselbares Suchersystem
- 15 Aufnahmen bei 120er Rollfilm
- Leuchtdioden-Anzeige im Prismensucher PD
- Mehrschichtvergütete Objektive aller wichtigen Brennweiten, reichhaltiges Zubehör.

Machen Sie sich ein besseres Bild – bei Ihrem Fachhändler.

Alleinvertretung: J. Osawa & Co. GmbH.
Hermann-Lingg-Straße 12, 8 München 2

Mamiya

Achten Sie auf unsere Deutschland-Garantiekarte – sie ist wichtig bei jedem Kauf von Mamiya-Kameras

Vom 219 bis zum 280E

20 Jahre Daimler-Benz in auto motor und sport: von 1956 bis 1976.

Zu einer Zeit, als das Modellangebot der meisten Automobilfirmen noch an einer Hand abzuzählen war, gab es bei Daimler-Benz bereits die Wahl zwischen 15 verschiedenen Typen. Die Palette reichte 1956 vom 8700 Mark teuren 180 bis zum wuchtigen 300 S Cabrio, das damals 36 500 Mark kostete. Das reichhaltige Angebot sorgte zwangsläufig dafür, daß Mercedes-Autos nicht nur auf der Straße häufig erschienen, sondern auch in auto motor und sport.

1956 wurden beispielsweise die neuen Modelle 219 und 220 S präsentiert, wobei letzterer praktisch identisch mit dem seit 1954 gebauten 220 a war und sich nur durch etwas mehr Leistung und zusätzlichen Chrom von diesem unterschied. Interessanter war da der 219, der in Heft 10/1956 so charakterisiert wurde: „Der 85 PS starke und 148 km/h schnelle 219 ist härter und männlicher und eignet sich für eine sportliche Fahrweise besser als der sieben Zentimeter längere 220 S."

„Endlich ein echter Mercedes", begrüßte auto motor und sport ein Jahr später (Heft 24/1957) den neuen, 65 PS starken 180er. Über das 8700 Mark teure Mittelklasse-Modell gab es nur Gutes zu berichten: „Wer sich diesen geräumigen und fahrsicheren Wagen zulegt, hat ein Fahrzeug, das sich würdig in die Fahrleistungen der großen Modelle einreiht."

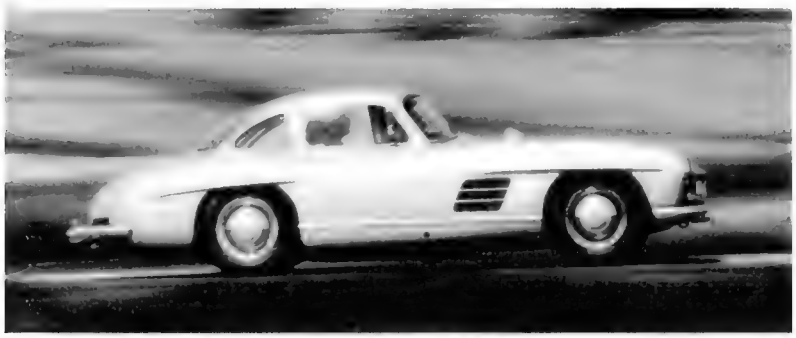
Erheblich mehr Leistung beflügelte Deutschlands stärkstes Stück, der Mercedes-Benz 300 SL, den auto motor und sport im Frühjahr 1958 über die Meßstrecke schickte. Der 215 PS starke Roadster beschleunigte in 8,8 Sekunden von null auf 100 km/h und war 221,5 km/h schnell.

Viel geruhsamer rollte da der neue 190 Diesel über die Straßen, der im Herbst 1958 sein Debüt feierte. Das 50 PS-Triebwerk entpuppte sich als hochmoderne Maschine mit obenliegender Nockenwelle und erstaunlich leisem Lauf. auto motor und sport resümierte in Heft 24/1958 über das knapp unter 10 000 Mark kostende Auto: „Der 190 D ist schneller, lebendiger und trotzdem wirtschaftlicher als der 180 D, dem er auch den größeren Innenraum und die bessere Ausstattung des 190 Benziners voraus hat."

„Man steht selten einem technischen Produkt gegenüber, bei dem so optimal verschiedene Forderungen unter einen Hut gebracht wurden", lobte auto motor und sport (Heft 19/1959) die neuen Modelle 220, 220 S und 220 SE, bei denen die Untertürkheimer erstmals die rundliche Pontonform zugunsten einer klaren, kantigen Kontur verlassen hatten.

Der 13 250 Mark teure repräsentative 220 S mit dem 110 PS starken Sechszylinder-Triebwerk absolvierte im Herbst 1959 das Testprogramm und wurde dann so beurteilt: „Man muß zugeben, daß dieses Auto sein Geld wert ist, ganz zu schweigen von den guten Fahreigenschaften, die manch anderen Hersteller in Verlegenheit bringen dürften."

Ein besonders schönes Auto erschien im Frühjahr 1961: das 220 SE Coupé, das später auch als Cabrio angeboten wurde. Das 120 PS-Modell hatte hervorragende Fahreigenschaften und eine ungewöhnlich gut verarbeitete Karosserie. Die Summe aller Vorzüge veranlaßte auto motor und sport in



Faszinierend und schnell: Mercedes-Benz 300 SL

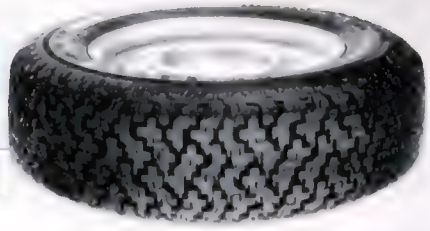
Wirtschaftlich und behäbig: Mercedes-Benz 190 Diesel

Formschön und elegant: Mercedes-Benz 220 SE Coupé

Beliebt und offen: Mercedes-Benz 190 SL Roadster

Der Senner Alois Obermoser war einer der ersten, der sich den Sieger im ADAC-Winterreifentest 1975 kaufte. Den Uniroyal Rallye MS "PLUS".

UNIROYAL



Rallye MS "PLUS", der Haftreifen der neuen Generation.

U 10/76

Heft 8/1961 zu einem außergewöhnlichen Fazit: „Wir sind der Meinung, daß zur Zeit nirgendwo auf der Welt ein besseres Auto gebaut wird."

Ähnlich gut wurde ein anderer Mercedes in Heft 18/1961 beurteilt. Über den 160 PS starken, 176,5 km/h schnellen und 24 150 Mark teuren 300 SE schrieb auto motor und sport: „Dieser Wagen ist ein Superlativ in technischer Hinsicht. Er ist ein Traum-SE, der alles das bekam, was zum 220 SE-Preis nicht zu machen ist: Dreiliter-Einspritzmotor, automatisches Getriebe, Servolenkung, Luftfederung und vier Scheibenbremsen. Ein solches Auto gab es bisher noch nicht."

Noch beeindruckender war allerdings ein Mercedes, der 1963 erschien. „Der Mercedes 600", so präsentierte auto motor und sport in Heft 20/1963 das technische Wunder, „scheint zu bersten von all dem Geist, Wissen und Können, das das wahrscheinlich beste Ingenieur-Team unserer Tage hineingebaut hat. Es ist die fortschrittlichste und komfortabelste Limousine schlechthin."

Trotz gewaltiger Ausmaße und einem Gewicht von 2440 Kilogramm war der Koloß nicht nur erstaunlich handlich, sondern auch schnell: Der 250 PS starke 600er distanzierte mit einer Spitze von 205 km/h die meisten Sportwagen. Sein Preis: rund 50 000 Mark.

Im gleichen Jahr erschien auf der Basis der Sechszylinder-Reihe der 230 SL als Nachfolger des betagten 190 SL. Der Zweisitzer, 150 PS stark und rund 200 km/h schnell, bot gute Fahreigenschaften, war handlich und mit kräftig zupackenden Bremsen versehen.

Mit neuer Karosserie, aber alter Technik, kam 1966 als direkter Nachfolger des 220 SE der 150 PS starke und 193,5 km/h schnelle 250 SE heraus. Über das 16 850 Mark teure Auto schrieb auto motor und sport (Heft 2/1966): „Der 250 SE wird in den nächsten Jahren das Prestigeauto schlechthin sein. Die Leichtigkeit des Fahrens, die hohe Fahrsicherheit, die Ausstattung, die Qualität und überlegte Gestaltung sprechen für sich."

Das non plus ultra jener Zeit erschien freilich 1968. Unter der Überschrift „Die sanfte Gewalt" präsentierte auto motor und sport in Heft 6/1968 den Mercedes-Benz 300 SEL 6.3, der in Sachen Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit neue Maßstäbe für Limousinen setzte. Das 250 PS starke Auto kam in 6,5 Sekunden von null auf 100 km/h und distanzierte mit einer Spitze von 220 km/h fast alles, was sich sonst noch auf der Autobahn bewegte.

auto motor und sport über das 40 000 Mark-Geschoß: „Mit sanfter Gewalt treten die 250 PS ihren Dienst an, und auch renommiert schnelle Autos schrumpfen im Rückspiegel eilig zusammen."

Ende 1972 gab die neue große Generation ihren Einstand. Das stärkste Auto der S-Baureihe, der 200 PS starke, 203,4 km/h schnelle und 30 000 Mark teure 350 SE durchlief das auto motor und sport-Testprogramm und wurde in Heft 2/1973 so beurteilt: „Dieses Auto hat eine Fülle von Vorzügen, wie man sie eigentlich jedem Auto wünscht: hohe Fahrsicherheit, perfektionierte Karosserietechnik, überragenden Komfort, hohe Kraftreserven und mustergültige Verarbeitung."

Es kam dann allerdings noch besser. Ende 1975, als der 450 SEL 6.9 ausführlich getestet wurde, hieß es über die 70 000 Mark teure und 234,1 km/h schnelle Spitzen-Limousine: „Überlegene Leistung, gediegene Ausstattung und hervorragende Fahrwerksqualitäten machen aus dem 6.9 ein Auto, das in der Welt nicht seinesgleichen hat."

Lob gab es auch für den 280 E, stärkstes Modell der neuen kleinen Baureihe, die 1976 präsentiert wurde. In Heft 10/1976 wurde der 280 E abschließend so beurteilt: „Die hochwertige Karosserie, die sicheren Fahreigenschaften und der hervorragende Komfort sind Eigenschaften, die in dieser perfekten Kombination nur von Daimler-Benz offeriert werden. Der Stern über dem Kühler versprach wieder einmal nicht zuviel."

Uwe Brodbeck

Beeindruckend und komfortabel: Mercedes-Benz 600

Technisch perfekt: Mercedes-Benz 300 SE

Platz für zwei: Mercedes-Benz 230 SL

Die sanfte Gewalt: Mercedes-Benz 300 SEL 6.3

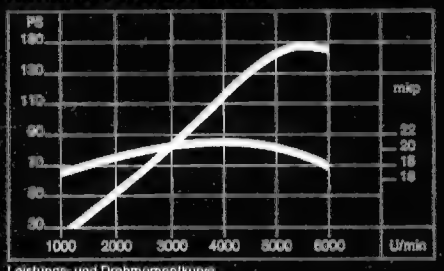
Leistungs-Reserve.

Die V6-Triebwerke von Ford sind für ihr hohes Leistungs-Potential bekannt.

Daß dieser Ruf zu Recht besteht, bestätigt der neue 2.8-Liter-Sechszylinder mit Benzineinspritzung (Bosch K-Jetronic) und einer Leistung von 150 PS auf eindrucksvolle Weise.

Doch sagen diese Zahlen allein nur wenig über die faszinierende Art, wie das neue Triebwerk seine Kraft auf die Straße bringt. Leise und geschmeidig beschleunigt es den Ford Granada in 10,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h.

Und die Mühelosigkeit, mit der sich dieses Automobil beherrschen läßt, ermöglicht es, in jeder Situation gelassen und souverän zu reagieren oder auch die Leistung voll einzusetzen. Entscheidend für das Fahrvergnügen im Ford Granada ist nämlich, daß das Niveau des Fahrwerks dem des Triebwerks ebenbürtig ist. Mit Einzelradaufhängung und einer Doppelgelenk-Schräglenker-Hinterachse bietet der Ford Granada auch auf diesem Gebiet eine der aufwendigsten und überzeugendsten Lösungen der Automobiltechnik. Erfreulich an dieser Entwicklung ist nicht zuletzt, daß bei Ford exklusive Technik nicht mit exklusiven Preisen honoriert werden muß.



Leistungs- und Drehmomentkurve

Ford Granada 2.8 i Ghia
mit Bosch K-Jetronic-Benzineinspritzung,
Leistung 150 PS.

Ford
Das Zeichen der Vernunft.

Historie auf Hochglanz

Das Daimler-Benz-Museum ist weltberühmt.

Mitten im Areal des Werks Untertürkheim hat die Historie ihr Denkmal. Das Daimler-Benz-Museum ist eine weltberühmte Sehenswürdigkeit.

Das Gebäude wurde 1961 zum Daimler-Benz-Jubiläum „75 Jahre Motorisierung des Verkehrs" errichtet. In drei Stockwerken ist eine Gesamtfläche von 3500 Quadratmetern für mehr als hundert Fahrzeuge und Aggregate angelegt, die Eingangshalle für das jeweils neueste Typenprogramm reserviert. Mit dem Museum sind Büros und ein Kinosaal verbunden. Es dient auch als Aula für die Hauptversammlung der Aktionäre: Hier wird Geschichte nicht nur gezeigt, sondern auch gemacht.

Nachdem das Museum durch anderthalb Jahrzehnte zum Repertoire Stuttgarter Stadtbesichtigungen gehörte, ist es seit dem Vorjahr geschlossen. Doch Führungen nach Anmeldung sind möglich.

Geboten wird eine imposante Sammlung aus Glanz- und Sorgenzeiten, aufgebaut schon seit dem vorigen Jahrhundert zunächst für Konstruktionsstudien und Patentforschungen, zugänglich seit 1923. Die erste große Ausstellung wurde 1936 veranstaltet, zur Feier von 50 Jahren Kraftfahrzeug im zehnten Jahr des Firmenverbundes Daimler-Benz. Durch den Krieg wurde viel zerstört, doch blieb genug für ein erstes Museum, eröffnet 1951.

Die Bestände sind mit den Jahren beträchtlich ergänzt worden. Die Restaurierung soll grundsätzlich betriebsfähige Fahrzeuge schaffen, nicht nur Schaustücke. Als kürzlich im nahen Stuttgart-Bad Cannstatt die Gottlieb-Daimler-Gedächtnisstätte wiedereröffnet wurde, wo der erste Motor entstand, fuhr der Stahlradwagen von 1889 die Ehrenrunden. Geschichte verpflichtet. *PS*

Im Erdgeschoß die Urzeit, vorn ein Benz nach der Jahrhundertwende

Die Geschenkidee!

Alle Jahre wieder die gleiche Frage: Was schenk' ich nur zu Weihnachten? Wie wär's denn mit einer außergewöhnlichen Geschenkidee: Schenken Sie doch ein Telefon!

An Mutter und Vater zum Beispiel, damit sie sich nicht mehr so allein fühlen. Oder auch an die Kinder, die gerade ihren Hausstand gründen. Damit man schneller und öfter mal voneinander hört.

Und so kommen Sie zu Ihrer ganz besonderen Weihnachtsüberraschung: Rufen Sie einfach die Anmeldestelle Ihres Fernmeldeamtes an. (Die Rufnummer finden Sie im Telefonbuch unter „Post".) Sie erhalten dann eine hübsche Geschenkkarte und die erforderlichen Unterlagen postwendend zugeschickt. Also: Wer hat noch keins? Schenk doch eins.

Telefon — weil man's braucht

ARBEITSGEMEINSCHAFT TELEFON

Stern-Kunde

Daimler-Benz in Zahlen.

Aktionär Kurt Fiebich, ehedem der Schrecken zahlreicher Hauptversammlungen und deshalb mit dem abwertenden Beinamen „Querulant" versehen, wurde seiner Begeisterung kaum mehr Herr. „Das ist", so rief der sonst so streitbare Opponent bei der Vorlage der Daimler-Benz-Bilanz dem Vorstands-Chef Professor Joachim Zahn zu, „das bestgeführte Unternehmen der Welt."

Wenige Tage zuvor hatte der solchermaßen hochgelobte Mercedes-Chef („Größe ist für mich kein Kriterium") selbst voll Stolz verkündet: „Unser Gesamtumsatz von 21 Milliarden Mark bedeutet in der Europaliga der Automobilfirmen nun Tabellenführung."

Der Grund für den Erfolg lag vor allem in der offenbaren Krisenfestigkeit des Stuttgarter Unternehmens. Während nämlich die bundesdeutsche Auto-Konkurrenz in den letzten zehn Jahren zuweilen arg von Konjunkturschwankungen gebeutelt wurde, konnte sich Daimler-Benz ständig nach oben weiterentwickeln.

So gab es in der Personenwagen-Fertigung selbst zur Zeit der Energiekrise weder Kurzarbeit noch Entlassungen, und als andere große Hersteller über mangelnde Beschäftigung klagten, wurde in Stuttgart kräftig investiert. 738 Millionen Mark flossen im Ölschock-Jahr 1974 in Maschinen und Gebäude.

Zweifellos errang Mercedes diesen Platz an der Sonne mit der bedächtig-schwäbischen Art, mit der die Manager des guten Sterns die Zukunft einzuschätzen pflegen. Preschten nämlich Ford und Opel, Volkswagen und BMW stets mit Kapazitäts-Erweiterungen nach vorn, wenn es galt, Kundenwünsche nach rascher Auto-Lieferung zu befriedigen, so taktierte man im Untertürkheimer Verwaltungshochhaus eher vorsichtig. Daher konnten zu Zeiten von geringer Nachfrage meist Aufträge aus besseren Zeiten aufgearbeitet werden.

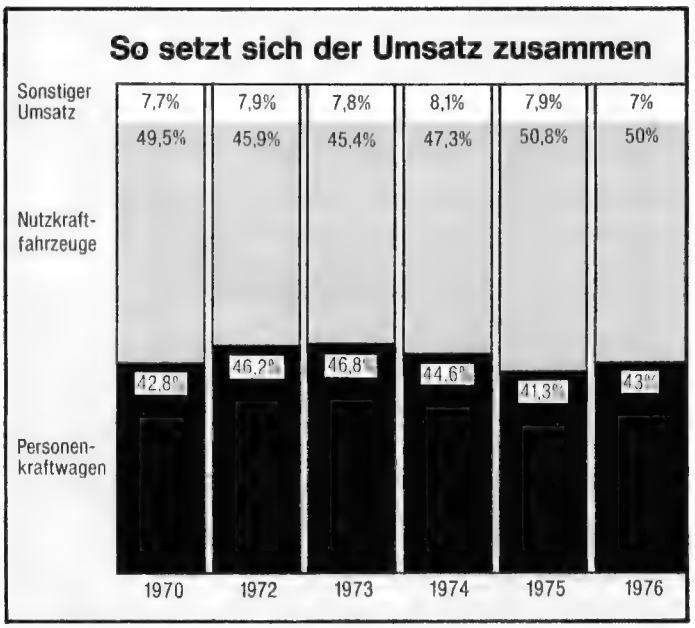
Dennoch sollen in den nächsten fünf Jahren in der Bundesrepublik fünf Milliarden Mark für neue Investitionen ausgegeben werden, die zum größten Teil der Pkw-Produktion zugute kommen sollen. Ob damit freilich die derzeitigen Lieferfristen von beispielsweise knapp zwei Jahren für einen Mercedes 230 rasch abgebaut werden, ist zweifelhaft.

Heute bauen die mehr als 158 000 Mercedes-Werker jährlich rund 370 000 Personen- und 230 000 Lastkraftwagen. Und seit von 1973 bis 1975 die Lkw-Kapazität nahezu verdoppelt wurde, ist Daimler-Benz der größte Schwer-Lastwagen-Hersteller (mehr als 16 Tonnen Gesamtgewicht) in Westeuropa.

Mercedes-Wagen werden von Deutschland aus, aber auch von 40 Montage- und Produktionsbetrieben im Ausland weltweit vertrieben. Dabei beschränkt sich Daimler-Benz nicht nur auf einzelne Schwerpunkt-Märkte in wenigen Ländern, sondern ist beispielsweise in Neuseeland ebenso vertreten wie in den USA, Indien, Süd-Korea oder Argentinien. 3805 Verkaufsstützpunkte sorgen international für regen Absatz.

Nutznießer all dieser Erfolge sind neben der Belegschaft, die sich um ihre Arbeitsplätze keine Sorgen zu machen braucht, in erster Linie die Anteilseigner der Stuttgarter Nobelfirma. Das Anlage-Vermögen von 2,4 Milliarden Mark liegt zwar zu etwa 14 Prozent in den Händen kuwaitischer Scheichs (die jedoch noch nie versuchten, auf die Firmenpolitik Einfluß zu nehmen), den Löwenanteil halten hingegen die Flick-Gruppe (zehn Prozent), die Deutsche Bank (etwa 28 Prozent) und mehr als 100 000 freie Aktionäre, von denen die Hälfte Anteile der neuen Mercedes-Automobil-Holding AG besitzt.

Um die Zukunft braucht den Eignern der Daimler-Benz AG nicht bange zu sein. Vorstandschef Joachim Zahn: „Das Geschehen in diesem Hause verläuft kontinuierlich." *hrr*



*Einfach eine Tonfilmkassette einlegen und das Mikrofon an die Bauer Tonfilm-Kamera anschließen.
Die Tonspur, die auf dem Super-8-Film angebracht ist, zeichnet den Ton zu Ihrem Film original und synchron auf.
Lassen Sie sich von Ihrem Fotofachhändler zeigen, wie einfach das ist. Fragen Sie ihn nach den Bauer-Prospekten für Filmkameras und -Projektoren. (Oder schreiben Sie an Robert Bosch GmbH, Geschäftsbereich Photokino, Postfach 109, 7000 Stuttgart 60.)

Die neuen Bauer Tonfilm-Kameras. Film & Ton in einer Hand.

Zehner-Club

Der Mercedes-Vorstand.

Rechtswissenschaftler stellen im zehnköpfigen Vorstand der Daimler-Benz AG die größte Riege. Denn fünf Experten der Jurisprudenz stehen nur zwei studierte Techniker, ein Wirtschaftswissenschaftler, ein Journalist und ein Kaufmann gegenüber.

Vorstandschef Joachim Zahn, der seit 1965 die Geschicke von Mercedes lenkt, studierte in Tübingen, Königsberg und Köln Jura. 1973 verlieh ihm der Ministerpräsident von Baden-Württemberg, Hans Filbinger, den Titel eines Professors.

Heinz C. Hoppe und Rolf P. G. Staelin sind für den Verkauf sämtlicher Mercedes-Autos verantwortlich. Während sich der gebürtige Stuttgarter Staelin um inländische Absatzfragen kümmert, sorgt der Ostpreuße Hoppe, der in den 50er Jahren die Mercedes-Vertriebsorganisation in Nordamerika aufbaute, für reibungslosen Vertrieb jenseits deutscher Grenzen.

Gerhard Prinz, bei Daimler-Benz für das Vorstands-Ressort Materialwirtschaft verantwortlich, war vor seiner Mercedes-Zeit Chef von Audi NSU. Vorstands-Routine erwarb der 47jährige Jurist von 1967 bis 1972 im Volkswagenwerk.

Hans Scherenberg und Werner Niefer sind die beiden einzigen Technik-Experten im Mercedes-Vorstand, die auf ein Maschinenbau-Studium verweisen können. Während Scherenberg als Vater der modernen Mercedes-Motoren gilt, ist Niefer Newcomer. Er gehört erst seit 1976 dem Untertürkheimer Vorstand an.

Für Unternehmensplanung und Organisation zeichnet der Berliner Edzard Reuter verantwortlich, der eine Zulassung als Rechtsanwalt besitzt und vor zwölf Jahren als Abteilungsleiter zu Mercedes stieß.

Hanns Martin Schleyer verwaltet das Ressort gesellschafts- und sozialpolitische Grundsatzfragen. Nebenberuflich – zumindest auf dem Papier – leitet er als Präsident die Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände und den Bundesverband der Deutschen Industrie.

Seit zwanzig Jahren gehört Richard Osswald, der 1975 in den Vorstand berufen wurde, der Daimler-Benz AG an. Sein Ressort ist das Personal- und Sozialwesen.

Heinz Schmidt, gelernter Journalist, kümmert sich um Wirtschaftspolitik und Öffentlichkeitsarbeit bei Daimler-Benz und ist wohl das sprachgewandteste Mitglied im zehnköpfigen Mercedes-Vorstand: Er besitzt ein französisches Dolmetscher-Diplom. *hrr*

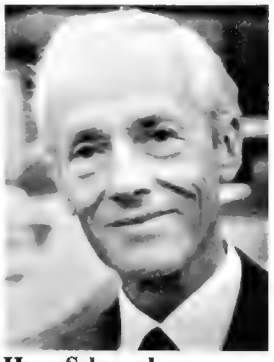
Der Vorstand

Joachim Zahn
Vorsitzender des Vorstands

Heinz C. Hoppe
Verkaufsbereich Ausland

Gerhard Prinz
Materialwirtschaft

Edzard Reuter
Unternehmensplanung und Organisation



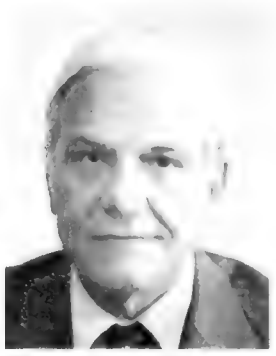
Hans Scherenberg
Forschung und Entwicklung

Hanns Martin Schleyer
Gesellschafts- und Sozialpolitik

Heinz Schmidt
Öffentlichkeitsarbeit und Wirtschaftspolitik

Rolf P. G. Staelin
Verkaufsbereich Inland

Werner Niefer
Produktion Personenwagen



Richard Osswald
Personal- und Sozialwesen

Prüfen Sie andere. Prüfen Sie uns.

Und dann: urteilen Sie selbst. Das gleiche hat die internationale Experten-Jury getan. Mit dem Ergebnis, daß der Simca 1307/1308 zum „Auto des Jahres 1976" gewählt wurde. Und genausogut schnitt unser Auto bei den Autokäufern ab. Hier die Gründe für seinen Erfolg:

Die Ausstattung. Der neue Simca hat vieles serienmäßig, was bei anderen u. U. nicht mal als Extra zu haben ist: z. B. Scheinwerferreinigungsanlage, elektrische Scheibenheber und kompletter Radioeinbausatz beim 1308 GT.

Die Sicherheit. Sicherheit ist beim 1307/1308 keine Preisfrage. Sondern die Norm: Frontantrieb, Sicherheitsfahrwerk, stoßabsorbierende Prallflächen, computerberechnete Knautschzone, Verbundglaswindschutzscheibe, automatische Sicherheitsgurte und Kopfstützen.

Der Komfort. Komfort bedeutet beim 1307/1308 mehr als dicke Polster: viel Innenraum durch Quermotor, Ruhe vor Fahrtwind und anderen störenden Geräuschen durch windschlüpfige Form, Schallisolierung rundum und dicken Teppichboden.

Der praktische Nutzen. Der Hydrauliklift öffnet die große, perfekt ins Styling integrierte Hecktür. Und gibt einen riesigen variablen Kofferraum frei – je nach Bedarf bis zum Volumen eines Kombis.

Die Wirtschaftlichkeit. Auch im Unterhalt kann Ihnen ein 1307/1308 viel ersparen. Nur ein Beispiel: Die Transistorzündung senkt den Treibstoffverbrauch, läßt Zündkerzen und Batterie länger leben und verringert die Wartungskosten.

Und genauso kostenbewußt arbeitet jede Chrysler-Simca-Vertretung. Dort können Sie sich bei einer Probefahrt davon überzeugen, ob der Simca 1307/1308 auch Ihr „Auto des Jahres" ist.

Ein Jahr Garantie ohne Kilometerbegrenzung.

AUTO DES JAHRES 1976

Urteilen Sie selbst.

CHRYSLER DEUTSCHLAND

CHRYSLER SIMCA

SIMCA 1307
SIMCA 1308
Willkommen an Bord

„Wir wünschen normalere Lieferfristen"

Interview mit Mercedes-Chef Professor Joachim Zahn

?: *Herr Professor Zahn, auf Ihrer Hauptversammlung im August dieses Jahres wurde bekanntgegeben, daß Ihr Vertrag als Vorstandsvorsitzender von Daimler-Benz noch bis zum Jahresende 1979 läuft. Wie soll Ihr Unternehmen in den 80er Jahren aussehen, für die Sie ja jetzt die Vorarbeit leisten?*

Zahn: Ich hoffe, daß wir an die Entwicklung der letzten 15 Jahre erfolgreich anschließen können. Schon jetzt treffen wir mit einer Reihe zukunftsweisender Entscheidungen Vorsorge dafür, daß das auch tatsächlich der Fall sein wird.

?: *In welchen Umsatzzahlen wird sich Ihr Erfolg äußern?*

Zahn: Genaue absolute Zahlen kann man natürlich nicht voraussagen. Aber ich glaube, daß wir – preisbereinigt – zu Beginn der 80er Jahre einen Zuwachs in der Größenordnung von 30 Prozent gegenüber 1975 erzielen werden.

?: *Wie viele Mercedes-Personenwagen werden Sie dann jährlich ausliefern?*

Zahn: Wir kommen in diesem Jahr trotz der Programmumstellung auf eine Jahresproduktion von 370 000 Pkw, und wir werden in den nächsten fünf bis sechs Jahren unsere Jahreskapazität weiter auf über 450 000 Autos vergrößern. Das natürlich nur unter den Einschränkungen, die ich gelegentlich nach Wilhelm Busch zu zitieren pflege: „Wind und Wetter vorbehalten."

?: *Ihre Amtsperiode, der man ja einen vollen Erfolg wirklich nicht absprechen kann, wird durch die Kritik überschattet, es sei zu wenig investiert worden. Wäre es nicht besser gewesen, das Ärgernis der langen Lieferzeiten durch eine größere Kapazitätsausweitung aus der Welt zu schaffen?*

Zahn: Ein solches Werturteil scheint mir doch reichlich schnell und pauschal zu sein. Die Investitionspolitik ist doch als Gesamtheit beider Bereiche, Pkw und Nutzfahrzeuge, zu sehen, und von einem „Zu wenig" kann gar keine Rede sein. Als eines der ganz wenigen Unternehmen haben wir sogar im Rezessionsjahr 1975 die Investitionen noch erheblich gesteigert. Unser Umsatzvolumen wurde in zehn Jahren mehr als vervierfacht.

Was nun die Pkw-Seite betrifft, so wissen Sie aus einem früheren auto motor und sport-Interview, welche Bedeutung ich schon immer diesem für das Image unseres Hauses so wichtigen Bereich zugemessen habe.

Auch hier sprechen die Zahlen für sich: Unsere Pkw-Produktion haben wir seit 1965 verdoppelt, während die der deutschen Automobilindustrie insgesamt nur um rund sechs Prozent gestiegen ist. Wir haben also einen überdurchschnittlichen Zuwachs in Kapazität, Produktion und erfreulicherweise auch im Umsatz.

Mercedes-Chef Joachim Zahn: vor kräftiger Investition

?: *Waren nicht dennoch Ihre Investitionen im Pkw-Sektor zu gering? Sie könnten doch heute weitaus mehr Autos verkaufen, als Sie derzeit produzieren können.*

Zahn: Wir haben ja eine ganze Reihe von Maßnahmen ergriffen, um dieser Nachfrage begegnen zu können, zum Beispiel durch den in der Rezession gefaßten Beschluß, die Pkw-„Kammlinie" um über zehn Prozent zu erhöhen. Und wir werden auch weiterhin alles tun, um die Lieferfähigkeit zu erhöhen. Im übrigen sind bei uns lange Lieferfristen nach einem großen Modellwechsel nicht ungewöhnlich. Das gab es auch bei der Einführung der S-Klasse. Grundsätzlich stellt sich doch aber die Frage, ob man eine solche Ausnahmesituation zur Grundlage einer langfristigen Unternehmenspolitik machen kann. Man muß immer auch die Kehrseite der Medaille, zum Beispiel für die Beschäftigung in einer Phase rückläufiger Konjunktur, bedenken.

?: *Aber jetzt ist es doch schon so schlimm, daß ein Mercedes auf dem schwarzen Markt gehandelt wird.*

Zahn: Lieferzeiten gibt es ja – vor allem wegen des aufgestauten Bedarfs – zur Zeit bei fast allen begehrten Marken, wenn auch nicht in diesem Umfang. Bei uns kumuliert sich dieser Bedarf mit dem überaus großen Erfolg der neuen Mercedes-Modelle. Natürlich wünschten auch wir normalere Lieferfristen, doch darf man aber auch nicht übersehen, daß wir ja jetzt mehr Fahrzeuge bauen und ausliefern als jemals zuvor, während fast alle Konkurrenten in der Produktion noch unter dem Stand von 1973 liegen. Die Frage der Lieferfristen ist ja vielschichtig: da spielen zum Teil terminierte Vorausbestellungen eine Rolle oder auch zusätzliche Nachfrage aufgrund des außerordentlich hohen Wiederverkaufswertes unserer Autos. Ich meine aber, man sollte in der überaus starken Nachfrage nach unseren Modellen, die ja wohl über die anderer Konkurrenten hinausgeht, selbst der mit besonderen Werbekampagnen, vor allem einen Erfolg unseres gesamten Pkw-Programms sehen.

?: *Die Einführung der neuen Modellreihe, des kleinen*

Die Evolution eines revolutionären Systems.

Computeranalyse 5 x pro Sekunde: auto-dynamisch meßgesteuert.

Olympus OM-1. Immer noch unangefochten der Welt kleinste und leichteste Spiegelreflexkamera 24 × 36 mm mit Offenmessung. Nach wenigen Jahren bereits millionenfach bewährt als Basiskamera für das OM-System.

Mit vereinfachter Einstellscheiben-Austauschmethode, die in Verbindung mit dem Vari-Winkelsucher die Alternative zu voluminösen Sucher-Auswechselsystemen bildet.

Glanzlichter feinoptischer Präzision füllen die reiche Auswahl an Wechselobjektiven mit Blendenautomatik und unübertroffener Schärfenleistung. Mit Objektiv-Bajonettfassung aus diamantgefrästem Edelstahl und mechanischem Schlitzverschluß perfektester Bauart von 1 bis 1/1000 Sekunde.

Olympus OM-1. Mit Ausstattungsmerkmalen, von denen andere nur träumen.

Olympus OM-2. Erste Spiegelreflexkamera der Welt mit auto-dynamischer Meßsteuerung und elektronischem Verschluß von 1/1000 bis 60 (!) Sekunden.

Die volle Bandbreite blauer Silizium-zellen ist erschlossen, die Ära des elektronischen Speichers überwunden. Noch während der Belichtung erfolgt eine auto-dynamische Meßkorrektur bis in die unvorstellbaren Reaktionszeiten für die Beschneidung eines Elektronenblitzes auf 1/40000 Sekunde.

Die Lichtreflexion vom computererrechneten „Phantombild" auf dem ersten Schlitzverschlußvorhang aktiviert eine mittenbetonte Messung für Kurzzeiten ab 1/60 Sekunde, während längere Verschlußzeiten ohne Umschaltung eine Integralmessung des von der Filmoberfläche reflektierten Lichtes einsteuern.

Im motorbetriebenen Einsatz bis zu 5 Aufnahmen pro Sekunde wird ein „Durchziehen" der Kamera aus gleißendem Sonnenlicht in tintigen Schatten total unterschiedliche Belichtungen ergeben, jedes Serienbild davon jedoch in detail-perfekter Auswertung.

Andere Merkmale der höchsten Leistungsklasse bedürfen keiner Erwähnung, sie verstehen sich von selbst. Nennen wir es schlicht Standard — aus Fairneß nicht Überlegenheit. Wissenswert vielleicht nur, daß die OM-2 auf „manuell" umgeschaltet exakt der maßgleichen OM-1 entspricht. Erstere leider nur ganze 10 Gramm schwerer.

Olympus OM-2... Adel verpflichtet.

Ausführliche Informationen im 72-seitigen Vierfarb-Katalog „Die Welt der Olympus-Kameras". Kostenlos bei Ihrem Fotohändler.

OLYMPUS OM-1 OLYMPUS OM-2

Olympus Optical Co. (Europa) GmbH., Produktgruppe Foto, Postfach 104908, 2000 Hamburg 1
Österreich: Goëss & Co., Rennweg 2, 1030 Wien 3
Schweiz: R. Bopp AG., Postfach 184, 8049 Zürich

OLYMPUS

V.S.O.E. VOLL-SERVICE OLYMPUS EUROPA - SCHUTZMARKE FÜR ORIGINAL-IMPORT. SICHERHEIT GEGEN KAMERAS AUS ZWEITER HAND. GÜLTIG NUR MIT OM-KAMERAPASS.

V.S.O.E.

OE 693 LEWERENTZ AD

Würzig. Kräftig. Voll.

Würzig im Geschmack. Kräftig im Tabak. Voll im Genuß.
Schwarze Hand von Roth-Händle.
Linke Hand & Rechte Hand & Schwarze Hand.

Dreihändig drehen schmeckt. Echt.

50 g
DM 2,25

SH 3/76

Mercedes, hat die Nachfrage verstärkt angeheizt. Wäre es nicht besser gewesen, für einige Zeit das Erscheinen eines neuen Wagens zu verschieben?

Zahn: Die technischen Vorbereitungen für die Einführung eines neuen Modells dauern so lange, daß es kaum möglich ist, den Gang der Dinge wegen einer speziellen Marktentwicklung umzuschalten. Außerdem gehen wir von dem Grundsatz aus, Veränderungen nur dann – aber auch eben dann – vorzunehmen, wenn wir echte Neuheiten im Sinne von technischen Verbesserungen bringen können. Die Nachfrage nach dem Vorläufermodell spielt dabei nicht die Hauptrolle.

?: *Werden Sie in Zukunft zusätzliche Modelle in Ihr Programm aufnehmen?*

Zahn: Für die nächste Zeit haben wir das Coupé und den Kombi, beide auf der Basis der kleinen Modelle, vorgesehen.

?: *Werden nicht dann Ihre Lieferfristen noch ärgerlicher, wenn Sie Ihrer überlasteten Produktion auch noch die Fertigung dieser Wagen zumuten müssen?*

Zahn: Da kann ich Sie vollständig beruhigen. Wir erhöhen ja gleichzeitig auch die Kapazität für die Normalserie erheblich und werden den Kombi in unserem Werk Bremen produktionsmäßig sehr gut unterbringen.

?: *Planen Sie zusätzlich zum Kombi und zum Coupé weitere Neuerungen wie zum Beispiel kleinere leichtere Modelle, die günstiger in der Anschaffung sind?*

Zahn: Diese Frage beschäftigt uns nicht etwa erst seit

der Energiekrise, sondern seit langem. Ein kleiner Mercedes läuft sicher nicht unserem Image zuwider. Sie wissen, daß wir uns die Aufgabe gestellt haben, einen anspruchsvollen Markt zu bedienen. In erster Linie wollen wir dieser Aufgabe und diesem Qualitätsmarkt gerecht werden.

?: *Ist es demnach wahrscheinlicher, daß es einmal einen Mercedes mit größerem Hubraum geben wird als bisher?*

Zahn: Man soll der Güte des Himmels und der Findigkeit unserer Techniker keine Grenzen setzen, und ich will auch in dieser Richtung keine Prophezeiungen machen. Ich glaube aber, daß es nicht sinnvoll wäre, über unsere augenblickliche Hubraumgrenze von 6,9 Liter hinauszugehen.

Zahn: ... wie alle unsere Autos ...

?: *... und der einen würdigen Nachfolger verdient hätte.*

Zahn: Natürlich beschäftigt uns auch die Frage nach einem neuen Roadster, aber unsere SL- und SLC-Typen sind zur Zeit noch so gefragt, daß sich die Frage eines Nachfolge-Modells vorerst nicht stellt. Wir sind uns aber der traditionellen Bedeutung gerade dieser Modelle im Gesamtprogramm für das Image unserer Marke durchaus bewußt.

?: *Sie haben die Weiterentwicklung des Wankelmotors eingestellt. Ist demnach dieses Kapitel abgeschlossen?*

Zahn: Abgeschlossen ist zuviel gesagt. Wir verfügen jetzt über einen erheblichen Fundus an Wankel-Erfahrung, den wir auswerten. Allerdings liegt das Wankel-Prinzip wegen seines hohen Verbrauchs zur Zeit nicht in der Spitzengruppe unserer Prioritäten.

?: *Glauben Sie, daß die Autos Ende der achtziger Jahre noch mit herkömmlichen Motoren fahren werden oder wird es ganz neue Antriebsarten geben?*

Zahn: Wir stellen uns in unserer Arbeit auf eine große Bandbreite ein, die sowohl die Weiterentwicklung konventioneller Antriebe als auch völlig neuer Antriebsarten umfaßt. Wie Sie wissen, bearbeiten wir sowohl den Elektroantrieb als auch die Wasserstoffverwendung intensiv.

Die größten Fortschritte sind allerdings in den letzten Jahren auf dem Gebiet des Dieselantriebs erzielt worden. Und hier haben wir die Entwicklung, ungeachtet einer vielfach gegenläufigen Stimmung in der Öffentlichkeit, unbeirrt vorangetrieben. Im Erfolg unserer Programme sehen wir unsere konsequente Arbeit bestätigt. Heute arbeiten alle großen Hersteller am Diesel-Prinzip.

?: *Der nicht unerfolgreiche Chef eines Wolfsburger Automobilkonzerns hat bei seinem Dienstantritt gesagt, die goldenen Zeiten des Automobils gehörten der Vergangenheit an. Teilen Sie seine Meinung?*

Zahn: Ich würde es anders sagen: Sicherlich kann die europäische Automobilindustrie in Zukunft nicht mehr mit den hohen Zuwachsraten der Vergangenheit rechnen. Wir müssen uns auch auf stärkere Schwankungen – ähnlich denen in den USA – einstellen. Dabei müssen wir bedenken, daß bei uns die soziale Komponente in bezug auf die Stetigkeit der Beschäftigung mehr Vorrang hat als in den USA. Für Daimler-Benz rechnen wir allerdings auch weiterhin mit Zuwachsraten, die über dem Durchschnitt der Branche liegen.

?: *Wie würden Sie reagieren, wenn das Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen kommt?*

Zahn: Ich will das nicht hoffen, aber auch in einem solchen Fall würden wir unsere Fahrzeuge technisch nicht wesentlich verändern. Allerdings befürchte ich durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung Nachteile für die Gesamtheit aller Autos. Denn Fahrzeuge, die nicht mehr für eine höhere Geschwindigkeit ausgelegt sind, verlieren zwangsläufig an Sicherheitsreserven.

?: *Könnten Sie sich, Herr Professor, vorstellen, daß Daimler-Benz jemals Produkte baut, die mit dem Auto nichts mehr zu tun haben?*

Zahn: Warum nicht?

?: *Können Sie Beispiele nennen?*

Zahn: Wir sind innerhalb des Kraftfahrzeugbereichs weit diversifiziert. Wir werden uns aber nicht verzetteln. Unsere eigentliche Aufgabe bleibt auch in Zukunft das Auto.

Neues Mercedes-Coupé

Der Mercedes-Kombi soll in Bremen gefertigt werden

?: *Bleibt denn der 6.9 das Spitzenauto Ihres Hauses oder ist eines Tages auch ein Zwölfzylinder denkbar?*

Zahn: Welche Vorteile würde denn eine Vermehrung der Zylinderzahl von acht auf zwölf tatsächlich bringen? Wir wollen ja keinen Formel 1-Rennwagen bauen.

?: *Wird es denn in absehbarer Zeit zu einem neuen Sportwagen von Mercedes kommen? Der alte 300 SL ist ja ein klassischer Oldtimer, der gefragt ist wie nie ...*

Die Großen von gestern

auto motor und sport fuhr einen Ferrari 275 GTB, Jahrgang 1965.

Für den Techniker Wilfried Metzler aus dem hessischen Friedberg, Besitzer eines Ferrari 275 GTB, ist dieses Auto „einer der schönsten Ferraris, die überhaupt gebaut wurden".

Der Mann, der sein gepflegtes Liebhaber-Stück am liebsten von schräg hinten betrachtet, spricht von einem zweisitzigen Sportwagen, der erstmals auf dem Pariser Salon 1964 präsentiert wurde und der ein nobles Modellprogramm noch nobler machte. Wer damals den Wunsch nach einem Ferrari verspürte, hatte eine erfreulich große Auswahl. Neben dem 275 GTB gab es ein von dieser Berlinetta abgeleitetes Pininfarina-Cabrio, dann – im Hubraum eine Stufe höher – den 330 GT, der 1965 einen Vierliter-Motor bekam, und darüber den berühmten Ferrari 500 Superfast, der – mit fünf Litern Hubraum – so schnell, exclusiv und teuer war, daß er nur auf Bestellung gebaut wurde.

Schließlich hatte das berühmte italienische Werk, das bis zu diesem Zeitpunkt bereits achtmal das 24 Stunden-Rennen von Le Mans gewonnen hatte, noch ein reinrassiges Mittelmotor-Auto im Programm. Sein Name: Ferrari 250 LM (Le Mans), seine Motorleistung: 320 PS bei einem Hubraum von genau 3286 Kubikzentimetern.

Das waren noch Literleistungen. Erreicht wurden diese Ausbeuten fast durchweg mit Zwölfzylinder-Motoren, die das Image der Marke auf ganz besondere Weise geprägt haben. Nach oben reichten sie bis hinauf zum Fünfliter V12, nach unten bis zum zierlichen Anderthalbliter derselben Zylinderzahl und Bauweise. Ganz recht: Bei Ferrari gab es wahrhaftig einen 1,5 Liter-Motor mit zwölf V-förmig angeordneten Zylindern, der kurz nach Ende des Zweiten Weltkriegs das Modell 125 GT antrieb und der – mit winzigen Einzelhubräumen – auf eine Maximalleistung von 72 PS bei 5600/min kam.

Schon damals, das zeigt die Typenbezeichnung dieses Mini-Zwölfzylinders, führte Ferrari in der

Fotos: Thoma

Ferrari 275 GTB

Modell-Typologie ein Zahlensystem ein, das ebenso markentypisch werden sollte wie der V12 selbst. Denn mit der Ziffer 125 vor dem GT war der Hubraum eines einzigen Zylinders in Kubikzentimetern gemeint — in diesem Falle eben 125 (genau: 124,7), die sich aus einer Bohrung von 55 mm und einem Hub von 52,5 mm ergaben.

Beim 275 GTB ist es nicht anders; die Einzelhubräume des Zwölfzylinders betragen jeweils rund 275 Kubikzentimeter (genau: 273,8), und multipliziert gibt das dann zwölf mal 275 cm^3 und somit 3,3 Liter Hubraum. Auch dieser Motor stand schon gut im Futter; die Version mit drei Fallstrom-Doppelvergasern, die von auto motor und sport gefahren wurde, kam auf eine Maximalleistung von 280 PS (206 kW) bei 7500/min, eine Sechsvergaser-Ausführung leistete gar 290 PS (214 kW).

Selbst aus heutiger Sicht ist es beeindruckend, wie ein alter Ferrari V12 noch seiner Arbeit nachkommt. Das Anspringen mit Hilfe des hochtourig arbeitenden Elektromotors erfolgt spontan, und was zu hören ist, nachdem sich die charakteristischen blauen Ölwölkchen kurz nach dem Kaltstart verzogen haben, geht zweifellos ins Gemüt.

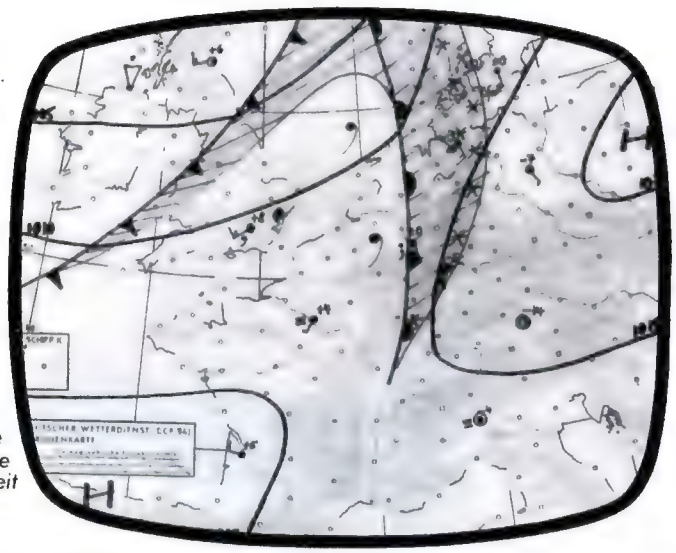
Doch wie auch immer man die V12-Melodie empfinden mag — sie ist auf alle Fälle mit keinem anderen Triebwerk der Welt zu verwechseln. Hier tönt eine Persönlichkeit, saugt zischend an und pufft klangvoll aus und verhehlt bei alldem auch nicht, daß sich in diesem 3,3-Liter mehr Teile bewegen als sonstwo. Ein Ventilrascheln liegt, besonders bei kaltem Motor, über dem dumpfen Schnorcheln, und gerade das ist kein Wunder. Immerhin marschieren insgesamt 24 Ventile auf und ab, und das Ventilspiel ist auch nicht gerade klein.

Auf der Straße überzeugt die Kultiviertheit dieses Ferrari-Motors am meisten. Man kann ohne Probleme selbst in den oberen Stufen des Fünfgang-Getriebes heruntergehen bis knapp über die Leerlauf-Drehzahl und anschließend ruckfrei beschleunigen. Und man kann es genausoleicht ganz anders haben: Dann dreht der rüstige Großvater, für den das Werk vor zwölf Jahren eine Höchstgeschwindigkeit von 270 km/h nannte, fröhlich bis über 7000 Touren und preßt seine Passagiere beim Beschleunigen kräftig in die Schalensitze.

Das Getriebe, das sich zusammen mit dem Differential an der Hinterachse befindet und das den 275 GTB mit dieser Bauweise zu einem der ersten Transaxle-Autos macht, läßt sich über eine offene, chromglänzende Kulisse ausreichend exakt schalten. Leicht geht das allerdings nicht gerade, und auch die Kupplung muß mit Nachdruck bedient werden — im wahrsten Sinne des Wortes.

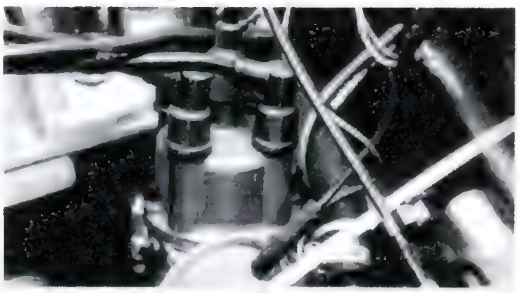
Dafür lenkt sich der Alte fast mühelos und mit einer verblüffenden Exaktheit. Zusätzliche Freude kommt am Lenkrad selbst auf. Es ist natürlich nicht aus Kunststoff, und Leder trug man Mitte der 60er Jahre auch noch nicht. So wird in einen soliden Holzkranz gefaßt, dessen Verbindung zur Nabe aus polier-

Zu den stilistischen Merkmalen des 275 GTB zählen weiche, rundliche Formen



Die typische Großwetterlage für die gefürchtete hohe Luftfeuchtigkeit

Wir beschäftigen uns mit dem Wetter, damit z.B. maritime Luftmassen Sie nicht am Starten hindern.



Aral Intact kriecht, unter die Feuchtigkeit und sorgt so für sicheren Start.

Wenn feuchtwarme Meeresluft über den kalten Boden streicht, entsteht eine extrem hohe Luftfeuchtigkeit. Das bedeutet für jedes Fahrzeug, daß sich diese Feuchtigkeit auch in der elektrischen Anlage niederschlägt.

Besonders gefährdet ist die Zündanlage. Folge: Feuchte Isolierungen leiten die Zündenergie wirkungslos ab – der Wagen springt nicht an.

Dagegen haben wir Aral Intact entwickelt. Sie sprühen es einfach auf Zündkabel, Zündverteiler usw. Da Aral Intact ein wesentlich besseres Kriechvermögen hat als Wasser, gelangt es nicht nur in die entferntesten Zwischenräume, es unterwandert auch die dort störende Feuchtigkeit und stellt so den für einwandfreie Zündung nötigen Kontakt wieder her. Wenige Sekunden später können Sie starten.

Genausoviel Sorgfalt in Entwicklung und Herstellung haben wir bei Aral Klare Sicht Winter, beim Aral Türschloß-Baby, beim Aral Anti-Beschlag-Tuch und beim Aral Defroster eingesetzt.

Das Wetter können wir nicht ändern. Aber einige seiner unangenehmen Folgen mildern.

ARAL

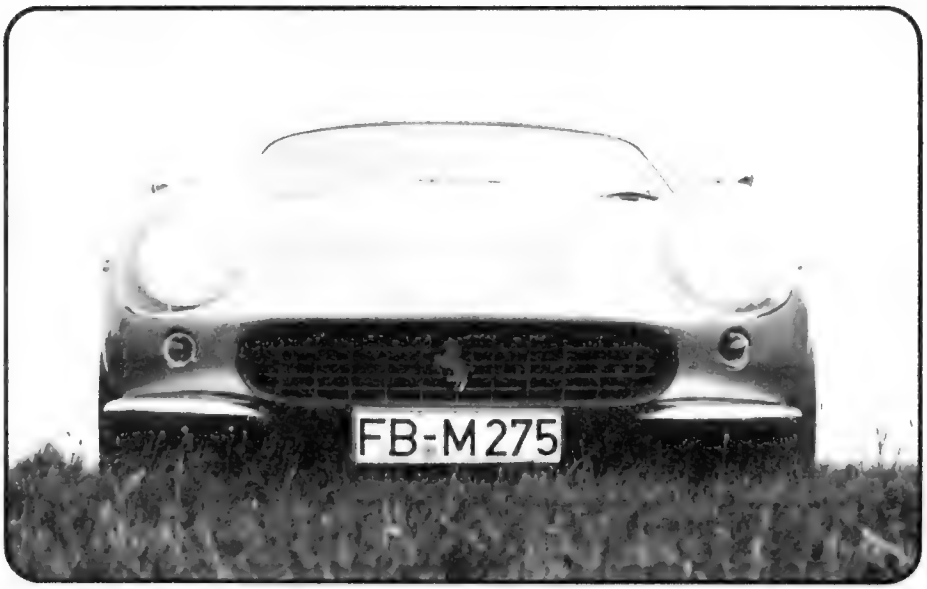
Autopflegemittel von Aral.
Deutschlands Autopartner Nr.1

P3/6

tem Aluminium besteht. Es ist sicher nicht sicher, mit diesem Lenkrad aufzuprallen. Aber es ist auf alle Fälle eine Freude, damit zu lenken.

Zumal das in der Mitte ruhende Marken-Emblem mit dem springenden Pferd niemals einen Zweifel darüber aufkommen läßt, welch kostbares Automobilgut da bewegt wird. Ein gut erhaltener 275 GTB repräsentiert heute einen Gegenwert von ca. 25 000 Mark, und es darf angenommen werden, daß der Wert dieses Modells im Laufe der nächsten Jahre noch zunehmen wird. Damals kostete dieser GTB, dessen Karosse bei der in Modena ansässigen Karosserie-Fabrik Scaglietti gefertigt wurde, 52 000 Mark und war für die sportlich-feine Welt, der ein Porsche zu ordinär und ein Jaguar E zu unvollkommen war, eine echte Alternative.

Heute steht der Ferrari, zu dessen technischen Eigenwilligkeiten nicht nur die Transaxle-Bauweise, sondern ebenfalls vier Scheibenbremsen zählen, noch eine ganze Nummer exclusiver da. Denn es gibt nicht mehr viele Exemplare des 275 GTB, und unter dieser Minderheit (insgesamt wurden nur ca. 150 Einheiten produziert) sind die gut erhaltenen Stücke die Ausnahmen. Alt-Ferrari-Eigner Metzler weiß das und schließt seinen Oldie deshalb um so fester ins Herz. Ganz besonders, wenn er ihn aus seiner Lieblingsperspektive betrachtet hat: von schräg hinten. *Klaus Westrup*



Marken-Emblem im Grill, Wagenheck mit Abreißkante: Ferrari 275 GTB

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Zwölfzylinder-Viertakt-V-Motor 60°, Bohrung x Hub 77 x 58,8 mm, Hubraum 3286 cm³, Verdichtungsverhältnis 9,2 : 1, Leistung 206 kW (280 PS) bei 7500/min, spezifische Leistung 63 kW/L (85 PS/L), maximales Drehmoment 294 Nm (30,0 mkg) bei 5000/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (7500/min) 14,7 m/s, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, je eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Antrieb durch Kette, Wasserkühlung, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromfilter, drei Fallstrom-Doppelvergaser Weber 40 DFI, elektr. und mech. Benzinpumpe, 86 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 V 60 Ah, Drehstromlichtmaschine 480 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterrad-Antrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, ZF-Sperrdifferential, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,076 (10,150), II. 2,119 (6,992), III. 1,572 (5,187), IV. 1,250 (4,125), V. 1,038 (3,425), R. 2,674 (8,824), Achsantrieb 3,3.

FAHRWERK

Stahlblechkarosserie mit Leichtmetall-Türen und -Hauben, Rohrrahmen, vorn und hinten Einzelradaufhängung an Trapez-Dreieckquerlenkern und Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Stabilisatoren, ZF-Lenkung mit Schnecke und Rolle, hydraulisches Zweikreis-Bremssystem, Bremskraftverstärker, vorn und hinten Scheibenbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Gürtelreifen 205 VR 15.

ABMESSUNGEN GEWICHTE*

Radstand 2400 mm, Spur 1380/1390 mm, Außenmaße 4360 x 1685 x 1350 mm, Leergewicht 1100 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1500 kg, Leistungsgewicht 187 kW/t (3,9 kg/PS).

FAHRLEISTUNGEN*

Höchstgeschwindigkeit 270 km/h

*** Werksangaben**

Gelassenheit durch Perfektion.

Im Urteil der internationalen Fachpresse hat Mercedes-Benz mit den Modellen der S-Klasse die Grenzen der Perfektion erreicht.

Diese Autos unterscheiden sich schon heute dadurch von anderen Autos, daß sie das Konzept der Entlastung ohne Kompromisse repräsentieren: Durch Komfort, der die Kondition fördert und nicht fordert.

Durch ein System, das Sicherheit gibt. Und nicht in Sicherheit wiegt. Durch Ausgewogenheit aller Funktionen, die extremes Verhalten vermeidet. Durch Aufwand, der kein Luxus ist. Sondern funktionsbedingte Notwendigkeit. Denn wir beschäftigen uns ebenso intensiv mit dem Pulsschlag des Fahrers wie mit dem Drehmoment des Triebwerks.

Darum läßt sich Mercedes-Perfektion nicht nur durch technische Daten beweisen. Sondern auch durch mehr Gelassenheit beim Fahren.

Die S-Klasse von Mercedes-Benz: Das Prinzip der dynamischen Modellpflege bedeutet, daß kontinuierlich Verbesserungen in die Serie einfließen: Vom Kombischalter am Lenkrad, den verstellbaren Scheinwerfern, der Möglichkeit, das Öl direkt aus dem Motor abzusaugen; von der Kontrolleuchte für den Bremsverschleiß, den mit Kunststoff ummantelten Bremsleitungen und dem abgestuften Hauptbremszylinder bis hin zur wartungsfreundlichen, mechanisch gesteuerten Benzineinspritzung mit kontaktloser Transistorzündung reicht die Skala der jüngsten Neuerungen, die die Modelle der S-Klasse weiter vervollkommnet haben.

Die Sicherheit, besser zu fahren.

Mercedes-Benz. Ihr guter Stern auf allen Straßen.

Kurztest

Alfasud L5m

Take five

Neue Version mit Fünfganggetriebe.

Fünf Gänge – normalerweise ein Merkmal schneller Sportwagen und sportlicher Limousinen – gibt es bei Alfa Romeo schon in der unteren Mittelklasse. Der zweitürige Alfasud ti ist serienmäßig mit einem Fünfganggetriebe ausgerüstet, und neuerdings gibt es gegen einen Aufpreis von 350 Mark auch für das viertürige, fünf PS schwächere Alfasud-Modell eine Kraftübertragung mit fünf Gängen. Diese Ausführung trägt die Zusatzbezeichnung 5m, wobei m für marcie (Gänge) steht.

Vorzüge

- **Kompakte, geräumige Karosserie**
- **Gute Übersichtlichkeit**
- **Sichere Fahreigenschaften**
- **Gute Handlichkeit**
- **Leiser Motor**

Nachteile

- **Unbefriedigende Elastizität**
- **Schlechte Kaltlaufeigenschaften**
- **Unexakte Schaltung**
- **Heizbare Heckscheibe nicht serienmäßig**

Ganz offensichtlich wurde hier aus der Not eine Tugend gemacht, denn der nur knapp 1,2 Liter große Vierzylinder-Boxermotor des Alfasud zeichnet sich durch einen bemerkenswerten Mangel an Elastizität aus. Im unteren Drehzahlbereich erweist sich das Triebwerk als ziemlich kraftlos – wer im Alfasud zügig vorankommen möchte, muß die Drehzahl durch häufiges Schalten im Bereich zwischen 5000 und 6000 Touren halten.

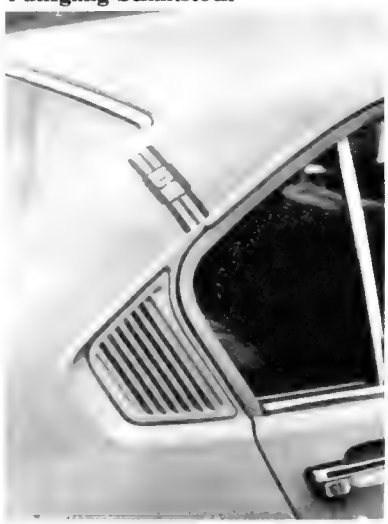
Mit dem Fünfgangetriebe ist dies naturgemäß leichter zu bewerkstelligen, denn bei dem von Alfa Romeo verwendeten Aggregat ist die fünfte Fahrstufe nicht als ausgesprochener Schnellgang ausgelegt, sondern ergibt eine nur geringfügig längere Gesamtübersetzung als der vierte Gang des Vierganggetriebes (3,827:1 statt 3,97:1). Bei 150 km/h im großen Gang muß sich die Kurbelwelle des Fünfgang-Alfasud pro Minute etwa 200mal weniger drehen als beim Modell mit Vierganggetriebe.

Daraus resultiert zwangsläufig eine etwas engere Gangabstufung, die sich im Fahrbetrieb angenehm bemerkbar macht. Die Anschlüsse nach dem Schalten sind besser als beim Vierganggetriebe, wodurch die Antriebseinheit des Alfasud einen insgesamt harmonischeren Eindruck hinterläßt.

Schon deshalb kann das Fünfganggetriebe empfohlen werden – bessere Fahrleistungen indessen sollte der Käufer nicht erwarten. Der Testwagen erzielte bei den Beschleunigungsmessungen sogar etwas schlechtere Werte

Wahlweise gibt es den viertürigen Alfasud jetzt auch mit Fünfganggetriebe

Fünfgang-Schaltstock

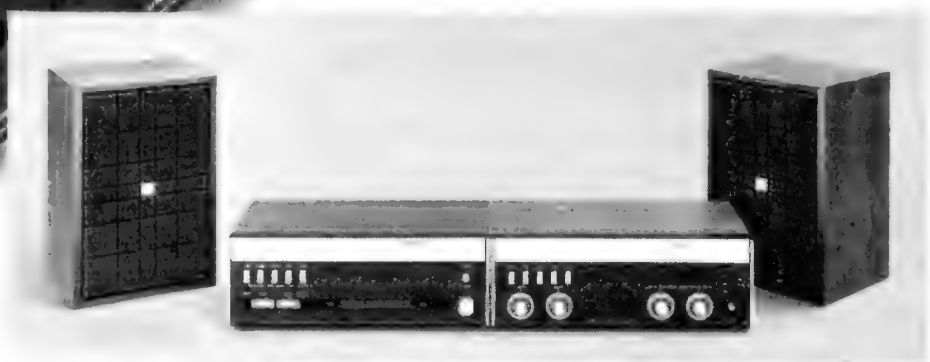


Fünfgang-Emblem

Fotos: Seufert

Die Zeit arbeitet für Revox

Mit jedem Jahr wird deutlicher, welch außergewöhnliches Tonbandgerät das Revox A 77 ist. Andere Geräte kommen und gehen – Revox aber bleibt und hält die Spitze. Das Revox A 77 gilt seit seinem Erscheinen weltweit als Referenz und ist das meistverkaufte seiner Klasse. Dahinter steckt die Erfahrung der professionellen STUDER Studiotechnik. Wir bauen seit bald 30 Jahren nichts anderes als professionelle Audio-Technik und hochwertige HiFi-Geräte. Dies zeigt sich in einer Konzentration ungewöhnlicher Problemlösungen, die sich nicht allein in Daten ausdrücken lassen. Denn Daten-Vergleiche sind gut, Erfahrungswerte besser. Wer weitsichtig denkt, kauft deshalb Revox und überläßt die teuren Experimente den andern.



Beratung und Vorführung im guten Fachgeschäft

Coupon:

Informationsmaterial erhalten Sie auch direkt vom Hersteller 20-77

Name

Straße

PLZ, Ort

Deutschland:	Schweiz:	Österreich:
WILLI STUDER GmbH,	REVOX ELA AG,	REVOX EMT GmbH,
7827 Löffingen	8105 Regensdorf ZH	1170 Wien, Rupertusplatz 1

STUDER REVOX

Rasant und doch entspannt

Schnallen Sie Ihre Nordica zu, steigen Sie auf Ihre Ski und genießen Sie die Abfahrt! Denn der Nordica-Skistiefel sorgt rundherum dafür, daß Sie sich wohlfühlen. Er gibt Sicherheit durch technische Perfektion. Raffinierte Extras und spezielle kleine Nordica-Kniffe sorgen dabei für Ihre Bequemlichkeit: der Fuß spürt keinen Druck.

Nordica ist die ideale Verbindung von Sicherheit, Sportlichkeit und Komfort.

Mit Nordica fahren Sie rasant und doch entspannt – mit einem Lächeln...

NORDICA
Auf allen Pisten der Welt.

Auskünfte und Bezugsquellennachweis erhalten Sie kostenlos von: William Wilkens, Abt. Nordica-Informationsdienst · Postfach 160 · 2000 Hamburg 4

wpt

Kurztest

Alfasud L 5 m

als eine im vorigen Jahr gemessene Version mit Vierganggetriebe.

Der Grund dafür ist allerdings nicht in den fünf Fahrstufen zu suchen, denn daß insgesamt einmal mehr geschaltet werden muß, spielt beim vollen Beschleunigen keine Rolle: Wenn der Motor bis zur zulässigen Grenze von 6500/min ausgedreht wird, reicht der vierte Gang schon bis über 145 km/h und damit fast bis zur Höchstgeschwindigkeit.

Da auch diese geringfügig niedriger lag als bei früher geprüften Alfasud-Modellen, wird deutlich, daß der theoretische Vorteil, den die engere Gangabstufung mit sich bringt, sich in der Praxis weniger stark auswirkt als die natürliche Leistungsstreuung, die bei der Serienfertigung von Motoren unvermeidlich ist.

Zur Serienausstattung gehören

- Gürtelreifen
- Kopfstützen vorn
- Drehzahlmesser
- Tageskilometerzähler
- Elektrischer Scheibenwascher
- Verstellbares Lenkrad
- Fünfganggetriebe

Was die Bedienung angeht, hinterließ das Fünfganggetriebe keinen besseren Eindruck als die vierstufige Kraftübertragung. Das Schaltgefühl ist auch hier etwas schwammig, und bei schnellem Schalten kann es wegen der eng zusammenliegenden Schaltebenen und der unexakten Schaltführung vorkommen, daß versehentlich der falsche Gang eingelegt wird.

Bei dem vergleichsweise niedrigen Aufpreis, den Alfa Romeo für das Fünfganggetriebe verlangt, bleibt es beim Kauf leider nicht. Für das Basismodell der Alfasud-Baureihe, das 9790 Mark kostet, ist diese Ausstattung nämlich nicht lieferbar. Es gibt sie lediglich in Verbindung mit dem L-Paket (700 Mark Aufpreis) sowie für den 10 990 Mark teuren Alfasud Kombi. *G. L.*

Zum Vergleich	Alfasud L 5 m	Alfasud	Alfasud ti	Opel Ascona 1.2 S	VW Passat
Hubraum cm³	1186	1186	1186	1196	1297
Leistung PS bei 1/min	63/6000	63/6000	68/6000	60/5400	55/5500
Testverbrauch L/100 km	10,5 S	9,2 S	10,2 S	9,1 S	11,7 N
Preis DM	10 840,–	9 790,–	11 490,–	10 490,–	10 685,–
Beschleunigung in s					
0– 60 km/h	6,3	6,2	5,9	6,3	6,0
0– 80 km/h	10,3	10,0	9,3	11,0	10,3
0–100 km/h	16,3	15,5	14,4	17,5	16,3
0–120 km/h	24,9	23,7	21,3	29,5	27,5
0–140 km/h	42,5	–	34,8	–	–
1 km mit stehendem Start	37,4	37,0	35,6	38,6	37,8
Höchstgeschwindigkeit km/h	153,2	155,2	157,9	140,1	145,8

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Vierzylinder Viertakt-Boxermotor, Bohrung x Hub 80 x 59 mm, Hubraum 1186 cm³, Verdichtungsverhältnis 8,8 : 1, Leistung 46 kW (63 PS) bei 6000/min, spezifische Leistung 39 kW/L (53 PS/L), maximales Drehmoment 83 Nm (8,5 mkg) bei 3500/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (6000/min) 11,8 m/s, bei 100 km/h im V. Gang (entsprechende Drehzahl 3750/min) 7,4 m/s, dreifach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Antrieb durch Zahnriemen, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Fallstrom-Vergaser, 50 Liter-Tank im Heck, elektrische Anlage 12 Volt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Vorderräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,545 (14,573), II. 2,062 (8,477), III. 1,434 (5,895), IV. 1,115 (4,584), V. 0,931 (3,827), R. 3,091 (12,707), Achsantrieb 4,111.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, Stabilisator, hinten Starrachse mit Wattgestänge, Panhardstab und Schraubenfedern, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, hydraulisches Zweikreis-Bremssystem, vorn und hinten Scheibenbremsen, mechanische Handbremse auf die Vorderräder wirkend, Gürtelreifen 165/70 SR 13.

ABMESSUNGEN

Radstand 2455 mm, Spur 1384/1351 mm, Außenmaße 3890 x 1590 x 1370 mm, Innenbreite vorn 1360 mm, hinten 1345 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 920 mm, hinten 850 mm, Sitztiefe vorn 435 mm, hinten 465 mm, Knieraum hinten 175–390 mm, Norm-Knieraum 180 mm, Wendekreis links 11,5 m, rechts 11,5 m, 3²/₃ Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

GEWICHTE

Eigengewicht (vollgetankt) 880 kg, davon Vorderachse 540 kg, Hinterachse 340 kg, Gewichtsverteilung 61,4 : 38,6, zulässiges Gesamtgewicht 1280 kg, Zuladung 400 kg, Personenindexzahl 4,7, zulässige Anhängelast gebremst 460 kg, Leistungsgewicht vollgetankt 53 kW/t (14 kg/PS), bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 38 kW/t (19 kg/PS).

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 153,2 km/h (entsprechende Drehzahl 5750/min), Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)

0– 40 km/h	3,4 s
0– 60 km/h	6,3 s
0– 80 km/h	10,3 s
0–100 km/h	16,3 s
0–120 km/h	24,9 s
0–140 km/h	42,5 s
1 km mit stehendem Start	37,4 s

Elastizität (Beschleunigung im V. Gang ab 40 km/h)

40– 60 km/h	7,2 s
40– 80 km/h	16,2 s
40–100 km/h	25,9 s
40–120 km/h	39,5 s
1 km ab 40 km/h	41,5 s

VERBRAUCH

Superbenzin
Testverbrauch 10,5 L/100 km

PREIS

Limousine viertürig DM 10 840,–

Der neue gr
Auf weiten Strecken fin

1,4 Millionen Testkilometer haben bewiesen, daß man einen großen komfortablen Wagen auch sehr verbrauchsgünstig bauen kann.

Wir haben den neuen großen Audi 100 unter extremen Bedingungen getestet. In der Kälte Nordschwedens und unter der heißen Sonne Zentralafrikas. Insgesamt sind wir 1,4 Millionen Kilometer mit ihm gefahren. 1,4 Millionen Testkilometer, auf denen die besondere Verbrauchstechnik des Autos ausreifen konnte.

Das 85-PS-Modell verbraucht nur 8,9 Liter Normalbenzin auf 100 km, der Audi 100 mit 115 PS kommt mit 9,6 Liter Super aus (DIN-Verbrauch).

Die Verbrauchstests zeigen, daß der Wagen auch nach dem Kaltstart, im Stadtverkehr und auf der Autobahn sehr wenig Benzin verbraucht.

ɔße Audi 100.
den Sie keinen Besseren.

Dafür sorgen zum Beispiel die optimierte Gemischanpassung, das niedrige Leistungsgewicht und die günstige Aerodynamik des Wagens.

Nur 10,5 Liter Super (DIN) wird der neue Fünfzylinder-Motor verbrauchen, der als stärkster Motor für den Audi 100 vorgesehen ist. Er ist der erste Benzinmotor dieser Art, der im Automobilbau eingesetzt wird und leistet als 2,2-Liter-Einspritzer mit K-Jetronic 136 PS.

Sie finden aber auch aus anderen Gründen auf weiten Strecken keinen Besseren als den neuen großen Audi 100. Denn wir haben ihn in jeder Hinsicht so gebaut, daß Sie immer frisch und ausgeruht ankommen. Sein Fahrwerk ist hervorragend ausgewogen und hat eine Federung, die besonders gut abgestimmt ist. Der neugestaltete Innenraum sorgt dafür, daß Sie sich entspannen und dadurch sehr konzentriert fahren können. Und das neuartige Heiz-Frischluft-System mit Schnellregel-Effekt bringt immer gleichbleibende, angenehme Temperaturen.

DM 14.295,– Für Basismodell Audi 100. Foto: Audi 100 GL. DM 16.830,– Unverbindliche Preisempfehlungen ab Werk.

Audi

Ein schönes Stück Technik.

Coupon

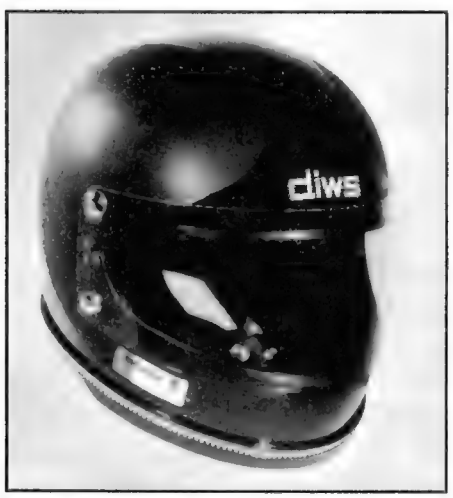
Gegen diesen Coupon schicken wir Ihnen eine ausführliche Information über den neuen großen Audi 100. Schreiben Sie an: Audi-Werbedienst, 4804 Versmold, Postfach 1205.

Neues Zubehör

Vom Spannungsprüfer bis zum Schonbezug.

Leichtgewicht

Einen Superlativ kann der jetzt neu auf den Markt gekommene, in Italien hergestellte Master 3-Integralhelm für sich buchen: Er ist mit einem Gewicht von 1050 Gramm der leichteste unter den derzeit angebotenen Vollvisierhelmen. Der Master 3-Helm ist aus einem neuartigen Nylon-Material gefertigt, das unempfindlich gegen Benzin oder Öl ist. Dieses neue Material sorgt für das vergleichsweise günstige Gewicht des Helms, denn die Innenauspolsterung ist keineswegs spartanisch ausgefallen. Der mit einem doppelten Kinnriemen



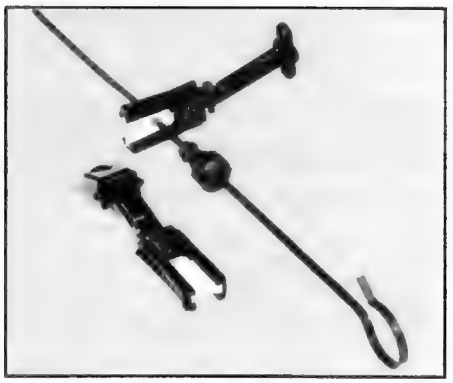
Sehr leicht: Motorrad-Vollvisierhelm

ausgestattete Helm kann nach Angaben des Importeurs trotz bester Paßform von Brillenträger auf- und abgesetzt werden, ohne die Brille abzunehmen. Dies ist jedoch, wie sich bei einigen Versuchen zeigte, zumindest nicht in jedem Fall möglich. Der Helm, dessen Oberfläche matt-glänzend abgesetzt ist, kostet rund 155 Mark.

Vertrieb: Firma GM racing rennsport zubehör GmbH, Postfach 46, 6831 Reilingen.

Ölabstreifer

Dem Öllappen hat die in Salzgitter ansässige Firma Lamay-Technik jetzt mit ihrem aus Kunststoff gefertigten Ölmeßstab-Abstreifer den Kampf angesagt. Der unter der Bezeichnung Lamay 2000 angebotene Ölabstreifer wird in zwei Ausführungen geliefert und kann im Motorraum des Autos fest bzw. variabel installiert werden. Der Ölabstreifer besitzt eine flexible Lasche, durch die der Peilstab gezogen wird. Das am Peilstab haftende Öl wird hierbei abgestreift und fließt in einen kleinen, unmittelbar darunter placierten Auffangbehälter.

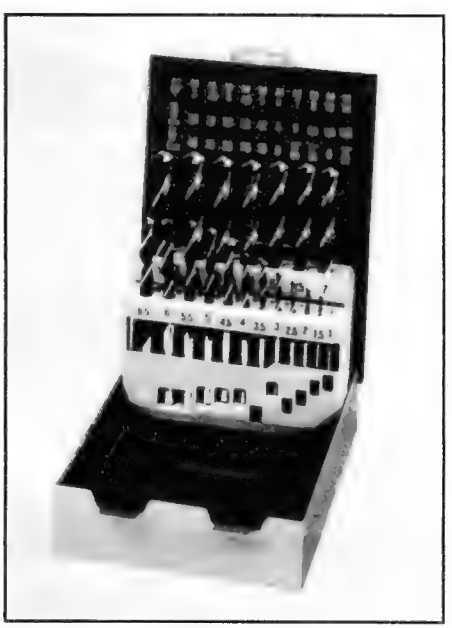


Aus Kunststoff: Ölabstreifer

Der Vertrieb des ca. 6,85 Mark kostenden Lamay 2000 erfolgt durch die Firma Lamay-Technik GmbH, Postfach 511503, 3320 Salzgitter 51.

Kipp-Kasten

Für Ordnung unter dem Bohrer-Sortiment sorgt die neue Heimwerker-Box von Drilbox aus der Reihe „Programm 2000". Das stabile Ganzstahlgehäuse faßt je nach Größe zwischen elf und 29 Bohrer und verträgt wegen seiner robusten Mechanik auch rauhe Behandlung. Ein neuartiger Verschlußmechanismus erlaubt es, die Kassette mit einer Hand zu öffnen; zum Bohrerwechsel muß also die Maschine nicht aus der Hand gelegt werden. Beim Öffnen richtet sich der Einsatz automatisch auf; im Deckel sind die Maße übersichtlich angebracht. Mehrere Kassetten können aufeinandergestapelt oder mittels einer Wandhalterung aufgehängt werden. Preis einer 19-Bohrer-Kassette: um 7 Mark; mit HSS-Bohrern: um 40 Mark.



Sorgt für Ordnung: Bohrer-Kassette

Hersteller: Drilbox Georg Knoblauch, Postfach 1109, 7928 Giengen.

Pol-Prüfer

Auf einem Patent von Siemens beruht der Universal-Spannungsprüfer „Teko Test", der den Nachweis von Gleich- und Wechselspannungen zwischen 3 und 250 Volt bei geringer Eigenstromaufnahme erlaubt. Durch zwei mit den Polaritätszeichen Plus und Minus versehenen Leuchtdioden ist es möglich, die Art der Polarität zu ermitteln. Der handliche Stab ersetzt auf diese Weise die sonst übliche Prüflampe. Preis: um 25 Mark.

Hersteller: Eltrac Rudolf Wolters, Heimbachstraße 15, 4060 Viersen 1.

Überzieher

Aus waschmaschinenfestem und pflegeleichtem Stretch-Material bestehen die Schonbezüge „Customagic" von Happich, die es für jeden Wagentyp gibt. Die dehnbaren Bezüge lassen sich mit wenigen Handgriffen über die Sitze streifen und sitzen dort faltenlos und unverrutschbar. Happich bietet zehn Modelle für unterschiedliche Kopfstützen-Höhen in einer Vielzahl von Farben und Dessins an; darunter Streifen, Pepita, Uni oder Karo.

Ein weiterer Vorteil: Im Programm finden sich auch Bezüge für die hintere Sitzbank, so daß das Wagen-Interieur einheitlich aussieht. Preis eines kompletten Bezugs-Sets beispielsweise für einen Golf: um 180 Mark.

Hersteller: Gebrüder Happich GmbH, Postfach 130116, 56 Wuppertal 1.

Mac Collins' frisch aus Dänemark

Vier Master Blends:

- **Navy Blend:** gehaltvoll, aber dänisch mild. **DM 4,00**
- **Scottish Mixture:** schottisch-würzig, doch nicht zu schwer. **DM 5,00**
- **Plum Brandy:** fruchtig und aromatisch. **DM 6,00**
- **Irish Blend:** fein herb-süß. **DM 6,50**

Das Geheimnis der Frische: MacCollins' Master Blends werden sofort nach dem Mischen luftdicht eingesiegelt – in der neuen Metallic-Pouch. Sie vereint in idealer Weise die Vorzüge einer Dose mit der taschengerechten Form des Tabakbeutels.

MacCollins' – Harmonie von Duft und Geschmack.

Test | BMW 518–528

Fünf Fünfer

Mittelklasse-Modelle von BMW mit Detail-Modifikationen.

Als die Fünfer-Reihe von BMW 1972 mit den Modellen 520 und 520 i debütierte, resümierte auto motor und sport, daß „BMW-Freunde den wahlweisen Einbau des 2,5 Liter-Sechszylinder-Motors sicher begrüßen" würden. Heute braucht sich über mangelnde Modell-Vielfalt niemand mehr zu beklagen. Das Fünfer-Programm wurde nicht nur durch zwei Sechszylinder-Modelle (525 und 528) ergänzt, sondern auch nach unten durch die Spar-Version 518 – ein Kind der Energiekrise – erweitert.

Für den Jahrgang 1977 wurden alle fünf Modelle (518, 520, 520 i, 525 und 528) einer gründlichen Renovierung unterzogen, die sich in erster Linie auf den Karosserie-Bereich und die Ausstattung erstreckt, zum Teil aber auch die Motoren betrifft. Wichtigste Karosserie-Änderung ist zweifellos die neue Frontpartie, die im Styling der Dreier- und Sechser-Reihe angepaßt wurde. Zusammen mit den deutlich größeren Rückleuchten sorgt diese Styling-Anpassung am meisten dafür, daß der neue Jahrgang mit dem alten nicht verwechselt wird. Aber auch eine Reihe anderer Details, wie beispielsweise die neuen Radkappen aus Edelstahl und der von hinten auf die rechte Seite verlegte Tankeinfüllstutzen zeigen, daß BMW nicht allein auf vordergründige Retuschen Wert legte, sondern eine echte, wertsteigernde Modellpflege betrieben hat.

Karosserie komplettiert

Dies gilt auch für die Ausstattung, die bei allen Modellen aufgewertet wurde. Neben zahlreichen Detailänderungen zählen nun seitliche Ablagekästen an den Vordertüren und vier einstellbare Luftrosetten für Heizung und Lüftung zur Serienausstattung. Bei den Sechszylinder-Modellen läßt sich zudem der Außenspiegel elektrisch von innen betätigen. Dies geschieht freilich oft auch ungewollt mit dem Knie, denn

der Knopf für die Spiegelverstellung ist ziemlich ungünstig placiert.

Grund zur Beanstandung lieferte außerdem die in Temperatur und Menge nur schlecht regulierbare Heizanlage, die zudem noch stark geschwindigkeitsabhängig arbeitet. Hier wurde die Gelegenheit versäumt, einen gravierenden Nachteil dieser BMW-Limousine zu beheben.

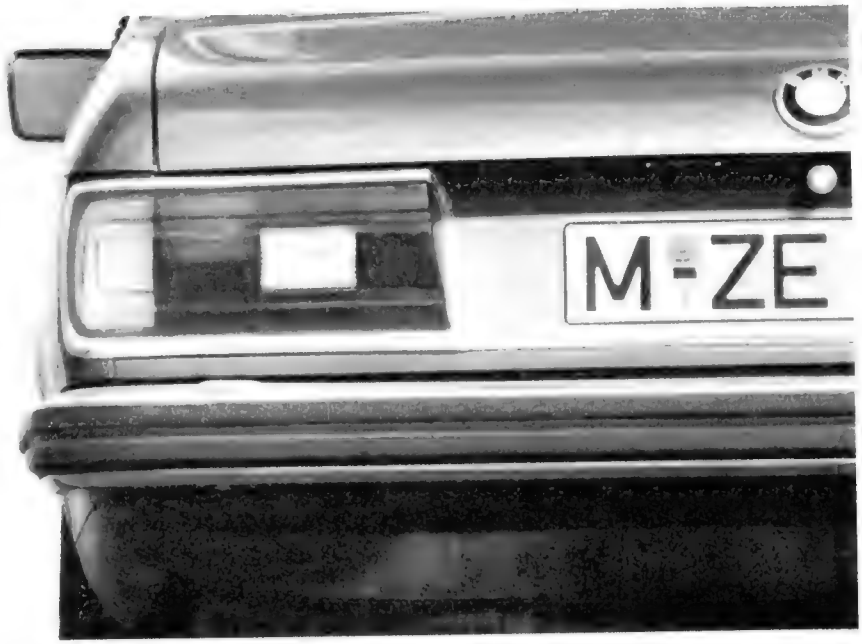
Grundsätzlich nichts zu verbessern gab es dagegen am Fahrwerk, dessen ausgewogene Abstimmung zwischen Sportlichkeit und Komfort kaum Wünsche offen läßt. Bei allen Modellen ist das Fahrverhalten ausgesprochen BMW-typisch, wobei die gute Handlichkeit und die bei schneller Kurvenfahrt weich einsetzende Übersteuerneigung die wichtigsten Kriterien darstellen. Lediglich der inzwischen 170 PS (125 kW) starke BMW 528 erhielt an der Vorderachse innenbelüftete Bremsscheiben – eine Zugabe, die sowohl der Standfestigkeit der Bremse als auch der Lebensdauer der Bremsbeläge zugute kommt.

Unterschiedlich ist freilich die Fünfer-Reihe im Komfort einzustufen. Hier haben die Sechszylinder-Modelle wegen der geringeren Geräuschbelästigung und ihrer harmonischeren Federungsabstimmung einen deutlichen Vorsprung, der zusätzlich durch eine geringere Stuckerneigung der Vorderachse unterstrichen wird.

Als nicht optimal werden nach wie vor die Sitze empfunden, die auf langen Strecken den Rücken zu stark strapazieren. Daran ändern auch die vielfältigen Verstellmöglichkeiten wenig, die der Fahrersitz bei den Sechszylinder-Modellen bietet.

Motoren modifiziert

Drei Vierzylinder-Motoren und zwei Sechszylinder-Motoren stehen zur Wahl. Das Hubraumangebot reicht von



Die seitlich heruntergezogene Fronthaube, die Betonung der BMW-Niere und die größeren Rückleuchten sind die wesentlichen stilistischen Änderungen an der Karosserie des neuen Modelljahrgangs. Auch die Radzierblenden erhielten eine andere Form.

Fotos: Seufert

Ein Geschenk, über das sich jeder 26mal freut.

Schluß mit Verlegenheitsgeschenken. Jetzt kommt die neue Geschenkdimension: Das Jahresabonnement auto motor und sport. Pünktlich alle 14 Tage. 26mal im Jahr. Und so einfach ist das: Bestellschein ausfüllen und einsenden. Den Rest erledigen wir für Sie. Rechtzeitig zum Fest erhält der Beschenkte diese repräsentative Geschenkurkunde mit Ihren ganz persönlichen Grüßen.

Geschenkschein

auto motor sport **MOTOR-PRESSE STUTTGART**
Postfach 1042, 7 Stuttgart 1

Hiermit bitte ich um Lieferung eines Jahresabonnements der Zeitschrift auto motor und sport als Geschenk zum Preis ☐ von DM 58,– (Ausland 72,–) ☐ mit Sammelmappe DM 64,80 (Ausland DM 78,80)

Die Geschenkurkunde senden Sie
☐ an meine Anschrift als Besteller
☐ an die Anschrift des Beschenkten

Bitte kreuzen Sie Gewünschtes an

Den gesamten Betrag in Höhe von DM ..... bezahle ich erst nach Erhalt Ihrer Rechnung.

Auf der Geschenkurkunde soll nach den Worten „Mit den besten Wünschen von" folgender Text eingetragen werden:

_____

Bestellt von:

_____
Vor- und Zuname

_____
Straße und Hausnummer

_____
Postleitzahl, Ort

_____
Unterschrift

Zu senden an:

_____
Vor- und Zuname

_____
Straße und Hausnummer

_____
Postleitzahl, Ort

ams 24/76

Letzter Einsendetermin 13. 12. 1976

(Bitte diesen Bestellschein nicht für Abonnement-verlängerungen verwenden.)

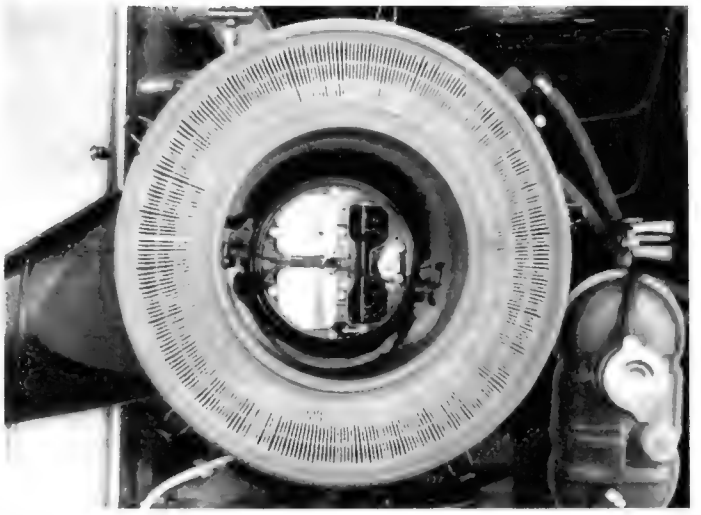
1,8 Liter bis 2,8 Liter, die Leistungsspanne von 90 PS (66,2 kW) beim 518 bis 170 PS (125 kW) beim 528. Um so schwerer fällt da die Entscheidung, welche Art der Motorisierung denn nun die richtige ist.

Der in der Energiekrise geborene Spar-Typ 518 findet, wie die Zulassungszahlen zeigen, nicht nur in Krisenzeiten seine Liebhaber. Auch heute noch bestreitet er mit rund 25 Prozent einen stattlichen Verkaufsanteil. Das ist auch kein Wunder, denn der Ende vergangenen Jahres auf Normalbenzin umgestellte 1,8 Liter-Motor vermittelt mit 90 PS (66,2 kW) schon beachtliche Fahrleistungen (siehe Tabelle). Sie lassen den Schluß zu, daß die Leistung eher zu niedrig als zu hoch angegeben wurde und wahrscheinlich näher bei 100 als bei 90 PS liegt.

Wer sich von diesem „Spar-Modell" auch besondere Wirtschaftlichkeit erhofft, wird allerdings enttäuscht: Bei voller Ausnutzung der Motorleistung – und dies ist bei flotter Fahrweise relativ häufig nötig – steigt der Verbrauch leicht über 15 Liter/100 km an. Und im Geräusch-Niveau liegt der wegen seiner kurzen Hinterachsübersetzung mit hoher Drehzahl laufende 518 am ungünstigsten.

In jeder Beziehung höhere Ansprüche kann hier der 115 PS (84,6 kW) starke BMW 520 befriedigen, der nicht nur deutlich bessere Fahrleistungen, sondern auch einen geringeren Kraftstoffverbrauch zu bieten hat. Sein Motor blieb als einziger der Fünfer-Reihe unverändert und wird wie bisher von zwei Stromberg-Gleichdruckvergasern mit Gemisch versorgt.

Der 520 i ist das einzige Modell dieser Baureihe, das bei der Anpassung an die schärfere Abgas-Gesetzgebung (1975) eine Leistungseinbuße hinnehmen mußte. Sein ursprünglich 130 PS (95 kW) abgebendes Einspritz-Aggregat leistet nach der Umstellung auf die Bosch K-Jetronic nur noch 125 PS (92 kW). Der alte Schwung ist damit hin, und das wird nicht erst bei Betrachtung der Meßwerte deutlich. Der um fast 2000 Mark billigere 520 beschleunigt annähernd ebenso gut wie der zehn PS stärkere 520i, wenn er auch nicht ganz die Höchstgeschwindigkeit des Einspritzers erreicht. ▷



Ein klares Plus an Leistung und Laufkultur brachte der Solex-Vierfachvergaser Typ 4 A 1, der bei den Sechszylinder-Motoren die bisherige Zenith-Zweivergaseranlage ersetzt. Auch die Wartung wird durch den kompakten Fallstrom-Doppelregistervergaser vereinfacht.

Technische Daten und Meßwerte

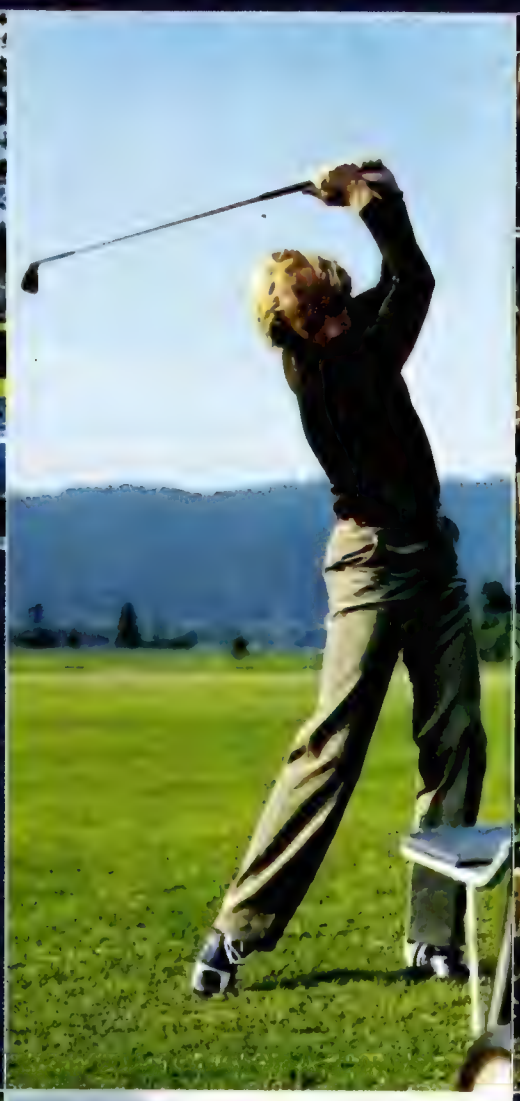
Typ	518	520	520 i	525	528
Hubraum cm³	1766	1990	1990	2494	2788
Bohrung x Hub mm	89 x 71	89 x 80	89 x 80	86 x 71,6	86 x 80
Verdichtung	8,3 : 1	9,0 : 1	9,3 : 1	9,0 x 1	9,0 : 1
Leistung					
PS bei 1/min	90/5500	115/5800	125/5700	150/5800	170/5800
kW bei 1/min	66,2/5500	84,6/5800	92,0/5700	110,4/5800	125,1/5800
max. Drehmoment					
mkg bei 1/min	14,5/3500	16,5/3700	17,5/4350	21,2/4000	23,8/4000
Nm bei 1/min	142/3500	162/3700	172/4350	208/2400	233/4000
Achsantrieb	4,44 : 1	4,10 : 1	3,91 : 1	3,64 : 1	3,64 : 1
Beschleunigung in s					
0– 60 km/h	5,2	4,8	4,6	4,4	3,9
0– 80 km/h	8,5	7,5	7,4	6,5	6,0
0–100 km/h	13,2	11,5	11,3	10,1	8,7
0–120 km/h	19,8	16,6	16,2	14,5	12,3
0–140 km/h	31,9	24,3	23,3	20,0	16,8
0–160 km/h	–	36,5	36,4	29,8	24,0
1 km mit stehendem Start	35,0	33,0	32,7	31,5	29,9
Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang) in s					
40– 60 km/h	6,8	5,6	6,7	5,5	5,4
40– 80 km/h	13,7	11,3	13,5	11,4	10,7
40–100 km/h	20,8	18,0	20,7	17,1	16,0
40–120 km/h	28,9	24,7	28,2	23,4	21,2
40–140 km/h	42,2	33,7	38,0	30,6	27,7
1 km ab 40 km/h	38,6	36,5	38,3	36,3	34,7
Höchstgeschwindigkeit km/h	169,0	177,3	183,7	197,8	203,4
Innengeräusch in Phon (dBA)					
Leerlauf im Stand	45	45	50	49	52
bei 50 km/h	62	62	61	61	62
bei 80 km/h	69	67	66	65	65
bei 100 km/h	72	73	73	68	68
bei 120 km/h	75	75	76	72	72
bei 140 km/h	77	77	76	75	75
bei 160 km/h	82	79	78	78	77
bei 180 km/h	–	–	81	82	81
Verbrauch L/100 km					
Testverbrauch	14,5 N	12,9 S	11,1 S	15,9 S	15,3 S
DIN-Verbrauch	9,8	10,7	9,5	10,4	10,8
Richtpreis DM	17 260,–	18 600,–	20 420,–	21 820,–	24 400,–

HANS JOAC

»TREVIRA MACHT

»Hallo, ich bin Hans Joachim Stuck. Man hat mich gefragt, warum ich so gern TREVIRA trage...«
Wissen Sie, genauso gut hätte man mich fragen können, warum ich so gern fahre. Ich bin ein Individualist. Qualität und Komfort bedeuten mir bei meinen Autos ebensoviel wie bei meiner Kleidung – in beidem drückt sich der persönliche Lebensstil aus. Ich fühle mich wohl am Lenkrad eines schnellen Wagens, und ich fühle mich wohl in TREVIRA. Daraus brauche ich kein Geheimnis zu machen. Meiner Frau geht es da genauso.

»Zünftig für Sport und Freizeit.«
Wenn ich nicht gerade Pistenduft schnuppere, halte ich mich mit Waldläufen in der Umgebung von Grainau fit oder spiele eine Partie Golf. Natürlich möchte ich mich dabei in meiner Kleidung locker, entspannt und ungezwungen fühlen, so richtig relaxed. TREVIRA-Stoffe haben diesen angenehmen Tragekomfort, der einfach dazugehört.



»Ein Mann muß sich frei fühlen können.«
Ein herrliches Gefühl, völlig frei und ungebunden durch die Wälder zu streifen. Auf der Pirsch bevorzuge ich Kleidung aus TREVIRA. Die sieht zünftig aus, ist bequem und nicht so wahnsinnig empfindlich – die kann schon mal was vertragen und nimmt nichts übel.

»TREVIRA ist für mich wie dieses Auto.«
Ein fantastisches Aussehen, modern, komfortabel, absolute Qualität... genau wie TREVIRA.

TREVIRA LUXUS

HIM STUCK
LUXUS MÖGLICH«

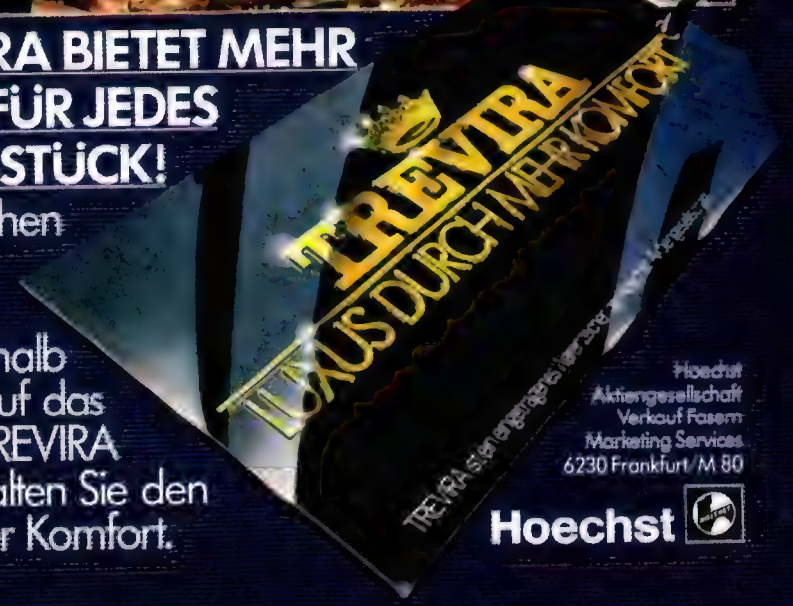
Mit den Siegen gewinnt man an fahrung.«
n gebe gern zu, daß ich auf meine Pokale und ophäen ein wenig stolz bin, wenn ich auch mit einem Vater in keiner Weise konkurrieren kann. Mit er Zeit entwickelt man ein neues Selbstgefühl, neue Wertvorstellungen nicht nur im sportlichen Bereich, ndern auch für die private Sphäre. Qualität und omfort gewinnen an Bedeutung.

»Beim Einkaufen achte ich auf Qualität.«
Natürlich besprechen meine Frau und ich jeden Einrichtungsgegenstand, den wir für unser neues Heim kaufen. Dabei spielen Komfort und Qualität eine wesentliche Rolle; er muß bequem, repräsentativ und doch robust und leicht zu pflegen sein – das halten wir für den wahren Luxus. Bei der Auswahl meiner Kleidung sind die gleichen Kriterien maßgebend – und so komme ich immer wieder auf TREVIRA…

»…dem Anlaß entsprechend gekleidet sein.«
Wenns mal mit meiner Frau und vielen lieben Freunden hoch hergehen soll, die Kerzen brennen und ich sogar mal richtig was auf dem Feuer habe – dann kommt die »große« Abendgarderobe aus dem Schrank. Dann ist auch nach stundenlangem »Tafeln« nichts verknittert, sondern sieht immer noch nach »gerade gebügelt« und eben angekommen aus. TREVIRA ist problemlos – das ist der Komfort, den ich so schätze.

NEU. TREVIRA BIETET MEHR KOMFORT FÜR JEDES KLEIDUNGSSTÜCK!

Dieses Versprechen kann TREVIRA Ihnen geben. Achten Sie deshalb beim Einkauf auf das Etikett. Wenn TREVIRA draufsteht, erhalten Sie den Luxus von mehr Komfort.



Hoechst
Aktiengesellschaft
Verkauf Fasern
Marketing Services
6230 Frankfurt/M 80

Hoechst

durch mehr Komfort

ROLEX

Rolex-Uhren erhalten Sie nur in diesen Fachgeschäften

Aachen, Josef Lücker oHG, Am Elisenbrunnen
Aschaffenburg, Vogl, Herstallstr. 18
Augsburg, H. Jaufmann, Wilh.-Hauff-Str. 36, Schwaben-Center
Augsburg, Herbert Mayer, Ecke Pferseerstr./Rosenaustr. und Annastr. 35
Aurich (Ostfriesland), Georg Kittel, Markt 21
Baden-Baden, Uhren-Thoma, Lichtentaler Str. 5
Bad Godesberg, Julius Schrottka, Bahnhofstr. 28
Bad Herrenalb, Oskar Hiller, Kurpromenade 38
Bad Kissingen, Juwelier Happ, Ludwigstr. 3
Bad Nauheim, Franz Schmid, Parkstr. 10
Bad Oeynhausen, Fuchs KG, Königshof-Kolonnaden
Bad Reichenhall, Max Gastager, Ludwigstr. 36
Bamberg, L. Schmitt, Lange Str. 12
Berlin W 15, Heinz Wipperfeld, Kurfürstendamm 193
Berlin W 30, Heinz Wipperfeld, Hilton-Colonnade
Bielefeld, Fritz Böckelmann, Alter Markt 5
Bochum, Ludwig Mauer, Kortumstr. 61
Bonn, Wilfried Toussaint, Sternstr. 68
Braunschweig, Kühlhorn & Co., Südstr. 6-8
Braunschweig, „Die Uhrenecke", Schuhstr. (vis-à-vis Hertie)
Bremen, Hellmut A. Haase, Hutfilterstr. 15
Bremen, Gerh. D. Wempe, Sögestr. 47-51
Bremerhaven, J. Wilzius, Bürger 32
Brühl, Uhren-Böhm, Balthasar-Neumann-Platz
Coburg, Bauschatz, Mohrenstr. 36
Darmstadt, Uhren Techel, Ernst-Ludwig-Str. 16
Dinslaken, Otto George, Neustr. 27
Dortmund, Rüschenbeck, Westenhellweg 45
Düren, Hündgen, Wirtelstr. 29
Düsseldorf, H. D. Blome, Königsallee 30
Duisburg, Robert Lepping, Königstr. 1
Duisburg, Rüschenbeck, Königstr. 6
Essen, Josef Deiter KG, Kettwiger Str. 22
Esslingen, Werner Brogle, Kronenstr. 25
Flensburg, Peter Jürgensen, Große Str. 45-47
Frankfurt/M., Christ, Uhren und Schmuck, Roßmarkt 5, Zeil 83, Rhein-Main-Flughafen, Main-Taunus-Zentrum
Frankfurt/M., Karl Henecke, Kaiserstr. 15
Frankfurt/M., Riede, Schweizerstr. 29
Frankfurt/M., Gerh. D. Wempe, Steinweg 5
Frankfurt/M.-Höchst, Buchwald, Königsteiner Str. 26, Main-Taunus-Zentrum
Freiburg, Adolf Kühn, Kaiserstr. 211/213
Fulda, Fitze, Universitätstr. 5
Fürstenfeldbruck, A. Wachter, Hauptstr. 27
Fürth, Kuhnle, Königstr. 141
Garmisch-Partenkirchen, Josef Stöckerl, Bahnhofstr. 93
Gießen, Reinhold Balser, Seltersweg 5
Göttingen, Wilichowski, Groner Str. 24
Gütersloh, Martin Dodt, Strengerstr. 15
Hagen/Westf., Rüschenbeck, Mittelstr. 13
Hamburg, Becker & Co., Gerh.-Hauptmann-Platz 12
Hamburg, Willy Flitz, Mönckebergstr. 19
Hamburg, Gerh. D. Wempe, Jungfernstieg/ Ecke Neuer Wall, Mönckebergstr./Spitaler Str. 26, Reeperbahn 103, Wandsbeker Marktstr. 57, Fuhlsbütteler Str. 115, Osterstr. 129
Hamburg-Altona, Uhren-Heeckt, Bahrenfelder Str. 105
Hamm, Heinz Wagner, Nordstr. 1
Hanau, Willy Stickelmayer, Fahrstr.
Hannover, Diedrich-Scheurle, Georgstr. 38
Hannover, Gerh. D. Wempe, Georgstr. 27/29
Heidelberg, Rieth, Hauptstr. 21
Heidenheim, J. Scheuble & Söhne oHG, Eugen-Jaekle-Platz 20
Heilbronn, Luithle, Deutschhofstr. 2
Hof/Saale, Hohenberger, Altstadt 23
Ingolstadt, D. Dührkoop, Rathausplatz 9
Kaiserslautern, Walter Lembach, Fackelstr. 28
Karlsruhe, Oskar Hiller, Kaiserstr. 100
Kassel, Hermann Schmidt, Obere Königstr. 47
Kempten/Allg., Höbel, Inh. Hollfelder, Beim Kornhaus
Kempten/Allg., Müller, Schlösslepassage
Kiel, Breede, Holstenstr. 19
Kiel, Franz Happe KG, Holstenstr. 71
Köln, Carl Jos. Linnartz, Komödienstr. 9
Köln, Gerh. D. Wempe, Hohe Str. 66
Koblenz, Uhren-Müller, „Glockenspielhaus", Löhrstr. 71
Konstanz, J. N. Müller, Kanzleistr. 6
Krefeld, A. Gießmann, Rheinstr. 82
Landshut, Aigner oHG, Altstadt 104
Lübeck, Behrens, Holstenstr. 17
Lübeck, Th. Köhler & Sohn, Kohlmarkt 15
Ludwigsburg, Hunke, Kirchstr. 17-19
Ludwigshafen, Albert Hoch, Bismarckstr. 54
Mainz, Jean Weiland, Große Bleiche 28
Mannheim O 7, 10, Braun KG, Planken
Mannheim D 1, 2, Hubert Nitsch, Paradeplatz
Marburg, Th. Küster, Wettergasse 36
Mettmann, August Kortenhaus, Flintropstr. 4
Minden/Westf., Adolf Laufer, Bäckerstr. 36
Mönchengladbach, Uhren-Offermann, Bismarckstr. 15
Mühldorf/Inn, Paul Knappe, Katharinenplatz 10
Mülheim/Ruhr, Deiter KG, Kohlenkamp 35
München, Christ oHG, Neuhauser Str. 23
München, Dr. Engel & Co., Lenbachplatz 9
München, Carl Hilscher, Nordendstr. 50, Elisabethplatz
München, Uhren-Hauser, Marienplatz 28
München, Andreas Huber, Residenzstr. 11, Weinstr. 8, Neuhauser Str. 53
München, Adolf Scheuring, Bahnhofplatz 2, Marienplatz 17, Unter dem Stachus
München, I. B. Haag (Scheuring), Karlsplatz 10
München, Uhren-Sonntag, Sendlinger Str. 18
München 2, Gerh. D. Wempe, Kaufingerstr. 28
Münster/Westf., Wilhelm Nonhoff, Haus Rothenburg 12-13
Münster/Westf., Oeding-Erdel, Bahnhofstr. 10
Neu-Isenburg, Riede, Dreiherrensteinplatz 39
Neustadt an Rübenberge, Paul Bielert, Marktstraße 35 a
Neuß, Badort, Niederstr. 3
Neuwied, Heinz Knobloch, Marktstr. 38
Norderney, Bodo Thura, Poststraße
Nürnberg, A. Merklein, Karolinenstr. 6
Nürnberg, J. Wallner, Karolinenstr./Hefnersplatz 4
Oberhausen, Schmiemann, Elsässer Str. 26 a
Oberstdorf, Müller, Weststr. 7-9
Offenbach/M., Uhren-Bauer, Bieberer Str. 10
Oldenburg, Fritz Ludwig, Lange Str. 34
Osnabrück, Franke & Middelberg, Große Straße 39
Paderborn, Hermann Ritter, Am Marienplatz 16
Rastatt, Elermann & Co oHG, Inh. P. Ernst, Poststr. 10 a
Regensburg, Kappelmeier, Neupfarrplatz
Reutlingen, Albert Depperich, Wilhelmstr. 123
Saarbrücken-Brebach, Hügel, Saarbrücker Str. 158
Schweinfurt, Julius Memmel & Söhne, Spitalstr. 31/33
Siegen/Westf., Walter Jaeger, Markt 55-57
Solingen, Zimmermann Nachf., Inh. W. Darius, Hauptstr. 7
Stuttgart, Pfister, Königstr. 78, Im Wilhelmsbau/Eing. Marienstr.
Stuttgart, Gerh. D. Wempe, Königstr. 41
Timmendorfer Strand, Lindner, Kapitalblock, Hotel Maritim
Trier, Michael Engel, „Die Uhr", Simeonstr. 4
Trier, Werner Engel, Grabenstr. 18
Ulm, Uhren-Roth, Münsterplatz 46
Wiesbaden, J. Rothfuss, Rheinstr. 33
Wiesbaden, Christ oHG, Langgasse
Wilhelmshaven, Friedo Frier, Parkstr. 1
Wolfsburg, Karl-Heinz Moser, Porschestr. 42 und 64
Würzburg, Ernst Hüfner, Domstr. 1
Wuppertal-Barmen, Gert Fiedler, Werthstr. 51
Wuppertal-Elberfeld, Glockenspielhaus, Abeler, Poststr. 11
Wuppertal-Elberfeld, Soengen, Poststr. 7
Wuppertal-Werth 100, Uhren Meckenstock, Inh. H. Wallmichrath
Westerland/Sylt, Fritz Krause, Friedrichstr. 32
Westerland/Sylt, Rud. Ostermann, Friedrichstr. 12

ROLEX UHREN G.m.b.H. · Hohenzollernring 62, 5000 Köln
Schreiben Sie uns! Wir senden Ihnen Prospekte.

d/76

Trotzdem kann es sich lohnen, den Mehrpreis für den i-Typ zu riskieren. Denn der Einspritzmotor ist nicht nur der leiseste und kultivierteste BMW-Vierzylinder, sondern auch mit Abstand der sparsamste. Die mit Luftmengenmessung arbeitende Bosch K-Jetronic geht so knausrig mit dem Kraftstoff um, daß man sich nicht besonders anstrengen muß, um mit 10 bis 11 Litern/100 km zügig herumzufahren.

Noch mehr Motorkomfort und weitaus mehr Leistung offerieren natürlich die Sechszylinder-Modelle der Fünfer-Reihe. Bei ihren Motoren wurden die beiden Zenith-Stufenvergaser durch den neuen Vierfachvergaser Solex 4 A 1 ersetzt. Das Ergebnis ist durchweg erfreulich. In Verbindung mit geänderten Brennräumen konnten nicht nur je 5 PS hinzugewonnen werden, auch die Laufkultur, insbesondere während der Warmlaufphase, hat sich deutlich verbessert.

Im Gegensatz zu den Vierzylinder-Typen fällt jedoch die Wahl unter den beiden Sechszylindern besonders leicht. Der stärkere 528 ist in jedem Fall vorzuziehen – nicht nur wegen seiner höheren Leistung, sondern auch wegen der Mühelosigkeit, mit der diese entfaltet wird. Da er im Verbrauch eher noch sparsamer ist als der 2,5-Liter, sind auch von der Wirtschaftlichkeit her keine Einschränkungen zu machen.

Im Anschaffungspreis allerdings läßt sich BMW das Plus von 300 Kubikzentimetern mit über 2500 Mark bezahlen. In diesem Preis sind freilich Servolenkung, breitere Felgen mit 70er-Reifen und innenbelüftete Bremsscheiben enthalten – alles Dinge, die beim 525, wenn überhaupt, nur gegen Aufpreis zu erhalten sind.

So reduziert sich die tatsächliche Preisdifferenz auf knapp 1300 Mark. Dies haben offensichtlich auch die meisten Kunden bemerkt, denn BMWs 528 ist der mit Abstand am besten verkaufte Sechszylinder des Hauses. Er ist zugleich ein Musterbeispiel für eine sportliche und dennoch komfortable Limousine der gehobenen Mittelklasse, die außerordentlich gut in die heutige Zeit paßt. *Gert Hack*

Insgesamt vier einstellbare Luftaustrittdüsen lassen eine exaktere Lenkung des Luftstroms zu. Die Regulierbarkeit der Heizung und Lüftung ist nach wie vor unbefriedigend.

Rolex Perfektion für ein aktives Leben.

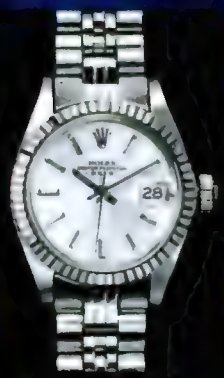
ROLEX

Rolex Oyster Chronometer begleiteten Expeditionen zum Himalaya und in die Tiefsee, zur Arktis und durch die Sahara. Man sieht sie an den Handgelenken erfolgreicher Frauen, siegreicher Sportler, führender Männer der Wirtschaft ...

Jede Rolex benötigt über ein Jahr bis zu ihrer Fertigstellung. Jede wird individuell gefertigt. In Handarbeit und mit modernsten elektronischen Geräten. Die Sorgfalt ihrer Herstellung macht eine Rolex zur perfekten Uhr für ein aktives Leben.

Rolex Datejust

Modell 1601 · Eine Rolex in Stahl mit Gelbgold kombiniert, Oyster-Gehäuse. Garantiert wasserdicht bis 50 m Tiefe. Amtlich geprüfter Chronometer. Mit Datumsangabe.



Rolex Lady-Date

Modell 6917 · Eine Damenuhr in Stahl mit Weißgold kombiniert, die weibliche Eleganz mit der Qualität einer Rolex verbindet. Automatisches Werk mit Datumsangabe.

Rolex Datejust

Modell 1600 · Rolex Perfektion in Stahl. Mit dem praktisch undurchdringlichen Oyster-Gehäuse. Garantiert wasserdicht bis 50 m Tiefe. Amtlich geprüfter Chronometer Mit Datumsangabe.

Nachrichten aus der Technik

Gesicherter Leerlauf

Nach einer am ersten Oktober dieses Jahres in Kraft getretenen Vorschrift müssen die Einstellschrauben an Vergasern und Einspritzanlagen für das Leerlaufgemisch und die Drosselklappenstellung künftig nach der Justierung plombiert werden. Mit dieser Maßnahme soll verhindert werden, daß die auf maximal 4,5 Volumenprozent Kohlenmonoxid (CO)-Gehalt einregulierte Gemischzusammensetzung im Leerlauf nachträglich von fachunkundigen Händen geändert wird.

Die Kunststoff-Sicherungen gibt es für die in Deutschland ausgelieferten Autos in drei verschiedenen Farben: Die Vergaser- beziehungsweise Einspritzanlagen-Hersteller plombieren mit weißen, die Auto-Hersteller mit gelben und die Kundendienst-Werkstätten mit blauen Kappen.

Jetzt auch von Aral: 15 W — 50 Mehrbereichsöl

Rechtzeitig vor dem Winteranfang hat nun auch die Firma Aral ihr Schmierstoff-Programm um ein Mehrbereichsöl der Viskosität 15 W — 50 erweitert. Öle dieser Viskositätsspanne werden bekanntlich von den Autofirmen positiver bewertet als die auf dünnflüssigeren 10 W-Schmierstoffen basierenden Mehrbereichsöle, da ihre Eigenschaften besser auf die gemäßigten Wintertemperaturen in Mitteleuropa abgestimmt sind. Ein Liter des Aral Super Elastic Motor Öls 15 W—50 kostet rund 8,50 Mark.

Kotflügelverbreiterungen für den Manta

Mit dem Einverständnis des TÜV können Manta-Besitzer ihren Wagen jetzt optisch sportiver gestalten. Die im schwäbischen Winnenden (Waiblinger Straße 30) ansässige Firma Irmscher, bekannt für professionelles Schnellermachen von Opel-Autos, bietet montagefreundliche und vom TÜV genehmigte Kotflügelverbreiterungen und Spoiler für den Manta an.

Die aus tiefgezogenem Kunststoff bestehenden Kotflügelverbreiterungen werden am Falz der Radläufe angenietet. Sie pressen sich auf der ganzen Länge fest an die Karosserie an, so daß auf einen Keder zwischen Kunststoff und Blech verzichtet werden kann, was dem Aussehen der Verbreiterungen sehr zugute kommt. Mit Nieten und Schrauben wird auch der den breiten

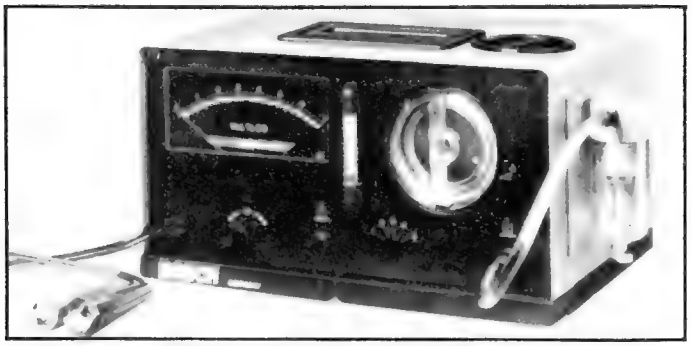
Leicht zu montieren: Kotflügelverbreiterungen und Spoiler

Neuer Abgastester von Bosch

Kompaktheit und Übersichtlichkeit zeichnen den neuerdings von der Firma Bosch angebotenen Abgastester aus, der nach dem sogenannten Wärmetönungsverfahren arbeitet.

Das Funktionsprinzip des 5,5 Kilogramm schweren und mit der Spannung des Bordnetzes (6 und 12 Volt) betriebenen Gerätes ist relativ simpel: Über einen Schlauch saugt die in dem handlichen Tester integrierte Pumpe das Abgas an und befördert es zu einem beheizten Meß-Wendeldraht. Die im Abgas befindlichen brennbaren Restanteile werden dort verbrannt und erhitzen den Draht zusätzlich.

Dadurch wird der elektrische Widerstand des Drahtes verändert. Die Meßeinrichtung übersetzt diese Veränderung und zeigt sie auf der Skala in Volumenprozent Kohlenmonoxid (CO) an.



Kompakt und übersichtlich: neuer Bosch-Abgastester

Kotflügeln angepaßte Frontspoiler befestigt. Stoßstange, Kühllufteinlaß und Blinkleuchten sind in dem Windleitblech aus glasfaserverstärktem Kunststoff integriert. Kotflügelverbreiterungen und Frontspoiler kosten zusammen 630 Mark.

Diese Karosserie-Modifikationen sind dann obligatorisch, wenn der Manta auf sieben Zoll breite Leichtmetallfelgen (Marke ATS, Stückpreis 182 Mark) mit Reifen der Dimension 195/70—13 umgerüstet wird. Dazu passend offeriert Irmscher einen Fahrwerks-Kit für 758 Mark, der außer vier Bilstein-Stoßdämpfern auch gekürzte Schraubenfedern enthält. Durch Einbau dieser Federn werden die Manta-Modelle um 40 Millimeter (GT/E um 20 mm) tiefergesetzt.

Komplettiert wird das Angebot durch einen aufschraubbaren Heckspoiler aus Hartgummi. Der auch für den Ascona lieferbare Heckaufsatz kostet 195 Mark.

Aus Hartgummi: aufgeschraubter Heckspoiler

Mischpult

Oder das Nachempfinden studio-ähnlicher Steuermöglichkeiten.

Das Cassettendeck als Alternative zum Spulengerät: Projektziel der Entwicklung des HiFi-Stereo-Cassettendecks TC-800GL im anspruchsvollen Natural Sound.

Dem auch als Portable nutzbaren Spitzenmodell im Bedienungskomfort nur wenig nachstehend, wird mit dem TC-800D jetzt ein ausschließlich netzabhängiges Pendant präsentiert. Technologisch gleichwertig, jedoch im Ausstattungs- und damit im Anschaffungsaufwand sinnvoll reduziert.

Originalauszüge des Testreports der Zeitschrift „fono forum":

TC-800GL: *„Der Ruf des HiFi-Cassettendecks als ernsthafte Konkurrenz für das Spulentonbandgerät konsolidiert sich durch Geräte dieser Qualitätsstufe deutlich.*

Das recht eigenwillige Design ermöglicht... eine ausgezeichnete Bedienbarkeit des Eingangsmischpults und der Drehzahlregulierung, die wir im übrigen für sehr sinnvoll halten, vornehmlich beim Abspielen fremdbespielter Kassetten. Die Sollgeschwindigkeit stimmt in der rastenden Mittelstellung sehr gut. Von den drei getesteten Geräten schnitt der Yamaha im Gleichlauf am besten ab.

Die Übersprechwerte setzen selbst bei Stereo neue Maßstäbe. Im unteren Bereich liegen sie über 50 dB (!). Dieser Wert ist so gut, daß man durchaus daran denken könnte,... zwei getrennte Monosignale gleichzeitig aufzunehmen und wiederzugeben.

Die Dynamikwerte sind für alle drei Bandsorten gut, teilweise sogar vorbildlich;... ausgezeichnete Werte für die Höhenaussteuerbarkeit und die Höhendynamik.

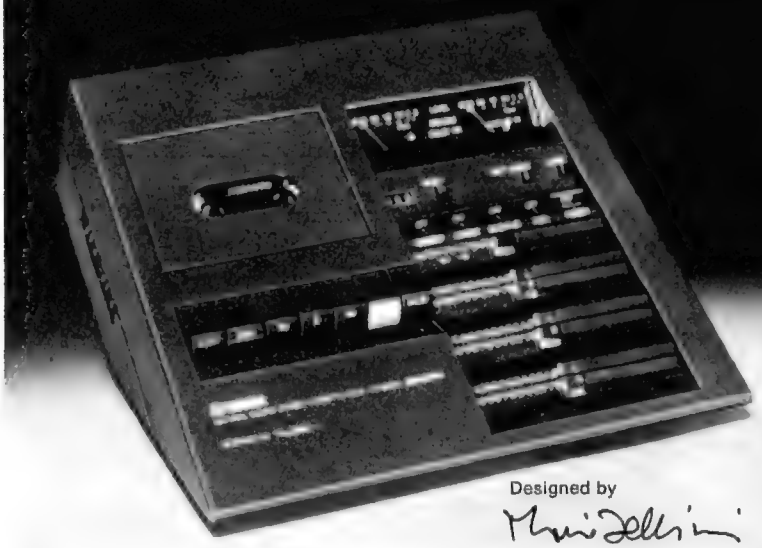
Die Impedanz der Ausgänge mit vollgeöffneten Reglern ist wünschenswert niedrig.

Von den drei Testgeräten war der Tonkopf des Yamaha als einziger gut justiert.

Haupt-Meßdaten (DIN): Gleichlaufschwankungen: ± 0,14%. Abweichungen von der Sollgeschwindigkeit: in rastender Mittelstellung + 0,03%. Störabstand / Ruhegeräuschspannung (mit FeCr und Dolby): 62 dB(!).“

Original - Yamaha-Produkte erhalten Sie nur beim Fachhandel mit dieser Schutzmarke:

YAMAHA Europa GmbH. Siemensstraße 22-34, 2084 Rellingen



Designed by

YE 616 LEWERENTZ AD

YAMAHA

Kurztest

VW Polo GLS 50 und 60 PS

Kleine Feine

Modell-Varianten mit 1100 cm³-Motoren und verbesserter Ausstattung.

Der Lebensweg des Polo von VW verlief bislang so ähnlich wie im Märchen. Aus einem unscheinbaren Aschenputtel mit Papp-Verkleidungen in den Türen und einem zur kümmerlichen Drahtschlinge abgemagerten Gaspedal wurde eine Prinzessin – mit nahezu allen Zutaten, die man bei einem kleinen Auto für luxuriös hält.

Daß der Wolfsburger Kleinwagen, der anfangs ausschließlich in Karg-Ausführung, später dann (bis August 1976) auch in L-Version und anschließend als N, L und GL geliefert wurde, sich so weiterentwickelte, hängt damit zusammen, daß Ärmlichkeit selbst im unteren Motorisierungsbereich offensichtlich schlecht verkäuflich ist. VW erfuhr das mit dem Polo am eigenen Leibe; das Papp-Modell wollte kaum einer haben – die teureren und besseren Ausführungen sorgten dafür, daß dieses mit dem Audi 50 technisch identische Auto zu einem „Renner" auf dem Markt wurde.

Vorzüge

- **Gute Serienausstattung**
- **Praktische, gut verarbeitete Karosserie mit Heckklappe**
- **Gute Fahrleistungen**
- **Sehr sichere Fahreigenschaften**
- **Befriedigender Federungskomfort**
- **Sehr gute Handlichkeit**

Nachteile

- **Kofferraumvolumen im Normalzustand nur knapp**
- **Lautes Motorgeräusch**
- **Unpraktische Wisch-Wasch-Betätigung per Fußpumpe**

Bis Ende September dieses Jahres verkaufte der Konzern 113 257 Polos und 106 548 Audi 50, womit der kleine VW das erfolgreichere Auto ist. Denn es gibt ihn erst seit Februar 1975, während der Audi 50 ein halbes Jahr länger im Geschäft und auf dem Markt ist.

Vom Audi 50 stammen auch die beiden neuen Motor-Versionen, mit denen der Polo nun in Ergänzung zum Grund-Modell mit 40 PS (29,4 kW) zu haben ist. Hier wie dort leisten diese Ma-

Fotos: Seufert

Äußerlich kein Unterschied: VW Polo mit 50 und 60 PS Leistung

Royal Flush.

Wer Trümpfe hat, die stechen, der braucht nicht mit gezinkten Karten zu spielen. Und als Vollprofi für hochwertige HiFi-Stereo-Tonbandgeräte haben wir einige Karten in der Hand, die selbst bei anspruchsvollsten HiFi-Freunden stechen müssen.

Zum Beispiel unser UHER SG 560 Royal. Eine HiFi-Stereo-Tonbandmaschine, die in ihrer Klasse durch die besten Gleichlaufwerte besticht. Und die daneben einige Tricks beherrscht, die jedes Spiel mit dieser Materie bereichern:
Synchro-Play, Multi-Play, Hall und Echo, Stereo-Mix... und das Ganze ist verpackt in technische Perfektion, höchste qualitative Verarbeitung und erstklassiges Design – denn da hört bei uns das Spielen auf.

Aber wenn Sie gern spielen möchten – das UHER Royal macht es Ihnen einfach. Weil es alles besitzt, um jeden Spaß mitzumachen. Und weil es mit Ihren Ansprüchen wachsen wird.

Kurz und gut: Das UHER SG 560 Royal ist ein Tonbandgerät, für das sich schon ein paar Mark Einsatz lohnen. Noch dazu, wo es von jemandem kommt, der mit am meisten von diesem Spiel versteht: Von UHER.

UHER SG 560 Royal.
UHER Bandzugkomparator. Auswechselbarer Tonkopfträger 2-Spur/4-Spur. Langlebensdauer-Tonköpfe. Aussteuerungsinstrument mit Spitzenwertanzeige. Eingebautes Stereo-Mischpult. Eingebauter Dia-Pilot. Sämtliche Trickmöglichkeiten. Integrierte HiFi-Stereo-Endstufe und Lautsprecher.

(Das SG 560 Royal übertrifft die strenge Norm der HiFi-DIN 45 500 wesentlich). Beispiel: Tonhöhenschwankungen (Gleichlauf) b. 19 cm/sec. Forderung nach HiFi-DIN 45 500 0,2%. Wert der SG 560 Royal 0,04%.

UHER-Geräte nur im Fachhandel

UHER

Dem Spaß auf der Spur.

Informationen erhalten Sie von: UHER WERKE MÜNCHEN GmbH & Co., Barmseestraße 11, 8000 München 71 · Belgien: Radelco Pvba, Italielei 177/179, 2000 Antwerpen · Luxemburg: Sogel SA 1, Dernier Sol, Luxembourg · Niederlande: Electrotechniek BV. Duivendrechtsekade 91–94, Amsterdam · Österreich: Radio TV, Hardtgasse 15, 1190 Wien · Schweiz: Apco AG, Räffelstraße 25, 8045 Zürich · Italien: Uher Vertriebsgesellschaft di Michele Marangachi, Corso Magellano 21 R, Genua – Sampierdarena 16149

schinen aus einem Hubraum von 1100 cm³ 50 PS (36,8 kW) beziehungsweise – in Super-Ausführung – 60 PS (44,2 kW).

Mehr Leistung, mehr Drehmoment

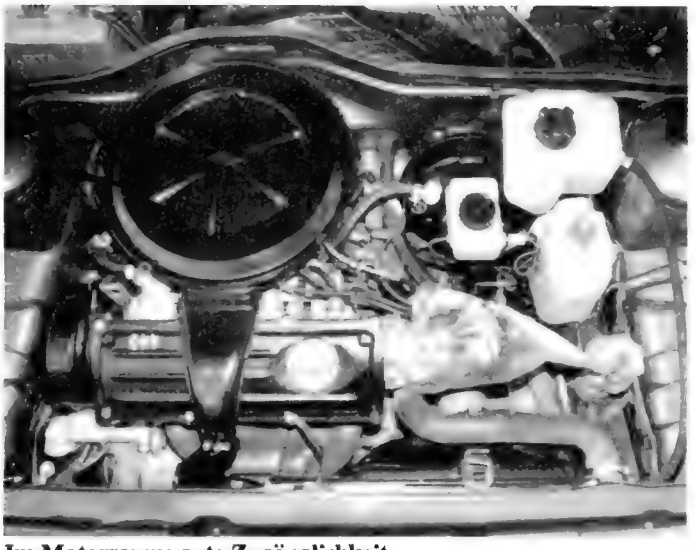
Die Leistungsspritze hat dem Polo, wie zu erwarten war, gutgetan. Denn während das Basis-Auto mit dem 900 Kubikzentimeter großen 40 PS-Triebwerk nur eine durchschnittliche Lebhaftigkeit erwarten läßt, kann schon der Polo mit 50 PS eindeutig größere Ansprüche befriedigen. Das Hubraum-Plus, das durch eine Kurbelwelle mit längerem Hub zustande kommt (72 mm statt 59 mm), ließ auch das Drehmoment kräftig anwachsen. Während der Neunhunderter auf ein Maximum von 6,0 mkg (59 Nm) bei 4500/min kommt, entwickelt das 50 PS-Triebwerk 7,7 mkg (75 Nm) bei tausend Touren weniger.

Speziell die fülligere Drehmomentkurve macht sich in der Fahrpraxis sehr angenehm bemerkbar, sorgt sie doch für einen erheblichen Zuwachs an Durchzugskraft. Die Werte, die bei der Messung der Beschleunigungselastizität registriert wurden (siehe auch Vergleichstabelle), machen das deutlich. Von 40 auf 100 km/h im vierten Gang braucht der schwächste Polo mit 40 PS fast 26 Sekunden – rund fünf Sekunden länger als das kräftiger zupackende 50 PS-Modell.

Auch die übrigen Fahrleistungen sind schon in dieser Version so, daß man zufrieden sein kann. Die Höchstgeschwindigkeit lag bei 143 km/h (Polo mit 40 PS: 135 km/h), in der Beschleunigung vom Stand auf 100 km/h nimmt das stärkere Auto dem schwächeren immerhin dreieinhalb Sekunden ab.

Im Innenraum: übersichtliche Armaturen

Nicht serienmäßig: der Heckscheibenwischer



Im Motorraum: gute Zugänglichkeit

Noch spurtstärker, wenn auch nicht in der Beschleunigungselastizität, ist natürlich der Polo mit 60 PS-Motor. Dieses, mit einem Verdichtungsverhältnis von 9,5:1 Superbenzin konsumierende Audi-Triebwerk macht aus dem leichten Polo schon fast so etwas wie eine sportliche Limousine. Die Beschleunigungsleistungen haben im unteren Geschwindigkeitsbereich beinahe Mittelklas-

Zur Serienausstattung gehören

- Verstellbare Kopfstützen
- Automatikgurte
- Zwei Wischer-Geschwindigkeiten
- Sicherheitsgurtanschlüsse für Fondsitze
- Heizbare Heckscheibe
- Zeituhr
- Zwei Rückfahrscheinwerfer
- Umklappbare Fondsitzbank und -lehne
- Bremskraftverstärker

se-Format, und die Höchstgeschwindigkeit ist mit über 150 km/h hoch genug, um auf der Autobahn zügig voranzukommen.

Neben den nochmals deutlich besseren Fahrleistungen sprechen zwei weitere Dinge für den Elfhunderter-Motor mit 60 PS. Einmal der aus dem besseren Wirkungsgrad (höheres Verdichtungsverhältnis) resultierende geringere Benzinverbrauch, zum anderen die größere Spontaneität dieser Maschine, die schon auf kleinste Gaspedal-Bewegungen wil-

lfa Romeo Vertriebs GmbH, 6230 Frankfurt/M.-Griesheim, Lärchenstr. 110, Tel. (0611) 3 90 31, Filialen: Bremen-Hemelingen, Tel. (0421) 45 02 76, München, im Euro-Industriepark, Tel. (089) 31 62 63

Alfa Romeo

BITTE BEACHTEN SIE DIE NEUEN, LINKS UND RECHTS ANGEBRACHTEN SCHARNIERE AN DER KOFFERRAUMTÜR DES ALFASUD!

Die neuen Kofferraum-Scharniere sind Nummer 17a und Nummer 17b von insgesamt 28 Verbesserungen am Alfasud.

Fragen Sie Ihren Alfa-Romeo-Händler. Er kann Ihnen alle 28 auswendig aufsagen.

Kurztest

VW Polo GLS 50 und 60 PS

lig reagiert. Im Geräuschpegel besteht zwischen den beiden Elfhundertern kein nennenswerter Unterschied – wohl aber gibt es eine akustische Differenz zwischen dem 1,1 Liter und dem 0,9 Liter. Die größeren Maschinen neigen aufgrund ihres längeren Kolbenhubs bei bestimmten Drehzahlen zum Brummen und schneiden diesbezüglich schlechter ab als der schwache Kleine.

Mit einer kompletten Serienausstattung (siehe auch Tabelle), angemessener Moto-

Neu: Räder mit Radkappen

risierung und erfreulich sicheren Fahreigenschaften, die auch aus der Umrüstung der beiden stärkeren Polos auf Reifen des Formats 145 x 13 resultieren, hat sich Wolfsburgs kleinstes Auto zu einem der erstrebenswertesten Modelle dieser Klasse entwickelt. Ein besonders preisgünstiger Kauf ist der Polo GLS mit 60 PS-Motor natürlich nicht mehr, denn in der Preisliste wird er mit immerhin über 10 000 Mark geführt.

So klein der Kleine auch in GLS-Ausführung geblieben ist – im Preis wurde er groß. *K. W.*

Die Frontsitze bieten gute Bequemlichkeit

Zum Vergleich	Polo 40 PS	Polo 50 PS	Polo 60 PS
Hubraum cm³	895	1092	1092
Bohrung x Hub mm	69,5 x 59	69,5 x 72	69,5 x 72
Verdichtungsverhältnis	8,2 : 1	8,0 : 1	9,5 : 1
Leistung			
PS bei 1/min	40/6300	50/5800	60/6000
kW bei 1/min	29,4/6300	36,8/5800	44,2/6000
maximales Drehmoment			
mkg bei 1/min	6,0/4500	7,7/3500	8,5/3500
Nm bei 1/min	59/4500	76/3500	83/3500
Achsantrieb	4,570 : 1	4,266 : 1	4,266 : 1
Beschleunigung in s			
0– 40 km/h	3,8	3,2	3,1
0– 60 km/h	7,1	6,1	5,6
0– 80 km/h	11,9	10,4	9,4
0–100 km/h	20,0	16,4	14,9
0–120 km/h	40,9	27,5	23,2
0–140 km/h	–	–	45,7
1 km mit steh. Start	40,3	38,0	36,7
Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang) in s			
40– 60 km/h	7,2	6,0	6,3
40– 80 km/h	15,6	13,1	13,7
40–100 km/h	25,7	20,9	21,4
40–120 km/h	47,2	33,8	32,3
40–140 km/h	–	–	–
1 km ab 40 km/h	42,0	39,4	39,3
Höchstgeschwindigkeit km/h	134,8	142,9	151,3
Innengeräusch in Phon (dBA)			
Leerlauf im Stand	51	51	52
Bei 50 km/h	66	64	66
Bei 80 km/h	71	69	68
Bei 100 km/h	73	74	72
Bei 120 km/h	76	75	75
Bei 140 km/h	–	78	79
Verbrauch in L/100 km			
Testverbrauch	8,5 N	9,5 N	9,0 S
DIN-Verbrauch	7,3 N	7,6 N	7,3 S
Richtpreis	8325,–	8595,–	10 010,–

Touring Cassette

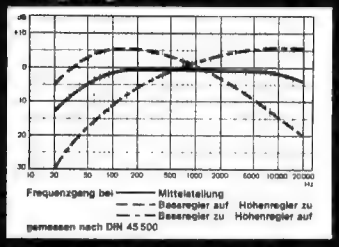
der kompromißlose Radio-Recorder. Aus zwei Gründen ist der neue Touring Cassette mehr als irgendein Radio-Recorder:

1. ITT Schaub-Lorenz gehört zu den erfolgreichsten Kofferradio-Herstellern Europas.
2. ITT Schaub-Lorenz gehört zu den erfolgreichsten europäischen Herstellern von Cassetten-Recordern.

Unser „Rezept" war also ganz einfach. Wir haben Europas berühmtestes Kofferradio mit einem perfekten Recorder kombiniert. Das Ergebnis ist der Radio-Recorder ohne Kompromisse: Touring Cassette! In zwei Farbvarianten.

Radioteil

- Der Klangverstärker übertrifft in entscheidenden Punkten sogar die HiFi-Norm.
- UKW/MW/LW/2 KW.
- Großer 13 x 18-cm-Konzert-Lautsprecher.
- Aktive Baß- und Höhen-Klangregelung.



- Anschluß für Tonbandgerät, Cassetten-Recorder, Plattenspieler, Kopfhörer, Außenlautsprecher und Netz.

Cassettenteil

- Präzisions-Laufwerk (nur ≦ ± 0,25% Gleichlaufschwankungen).
- Cue-Einrichtung erleichtert das schnelle Wiederfinden von bestimmten Bandstellen.
- Leuchtanzeige zur Aufnahme-Kontrolle.
- Digital-Zählwerk, eingebautes Mikrofon, Pause-Schalter.
- Automatische Laufwerkabschaltung am Bandende und bei Störungen des Bandlaufes.
- Automatische Umschaltung auf CrO_2-Band.

ITT

SCHAUB-LORENZ

Technik der Welt

ITT

SCHAUB-LORENZ

Das weltweite technische Wissen der ITT - Sie finden es in jedem Gerät von ITT Schaub-Lorenz!

Deutschlands berühmtestes Kofferradio jetzt auch als Radio-Recorder

Touring Cassette

Radio-Recorder mit Super-Klang

Ausführliche Informationen siehe linke Spalte!

Erinnern Sie sich?

Der Westentaschen-Roadster: Kleinschnittger F 125.

In einem Punkt hielt es Paul Kleinschnittger wie viele Automobilbauer vor ihm: Er nannte sein Auto wie sich selbst. Dazu allerdings bestand hier ein besonderer Anlaß, denn sein Auto war überaus klein geraten und wohl auch in gewissem Maße schnittig.

Ansonsten freilich ging der Konstrukteur Kleinschnittger höchst eigene Wege, die ein ausgeprägtes Maß an Konsequenz erkennen lassen. In diesem Sinne muß auch sein Plan verstanden werden, das autohungrige, doch arme Nachkriegs-Deutschland mit einem Miniatur-Fahrzeug zu beglükken.

Die Entwicklungsphase des Zwergmobils begann 1948 unmittelbar nach der Währungsreform im holsteinischen Ladelund. Und als ein ausreichendes Maß an Produktionsreife erreicht war, etablierte sich Kleinschnittger, von anonymen Geldgebern unterstützt, in Arnsberg im Sauerland. Dort nämlich fand sein Plan, Arbeitsplätze zu schaffen, auch die finanzielle Beihilfe der Behörden, und die Mehrzahl der Zulieferer wohnte auch nicht weit weg.

Von 1950 an produzierte Kleinschnittger dann Deutschlands kleinstes Auto, bei dessen Entwurf er ebenso trotzig wie klug die publikumsfremde Genialität der Rollermobile vermieden hatte. Der Kleinschnittger war zwar nur 2,80 Meter lang, aber er sah wie ein richtiges Auto aus, und er besaß sogar den Charme eines Roadsters.

Zwei erwachsene Personen konnten damit beschauliche Reisen unternehmen, die wegen eines Stoffverdecks bei Regen weit trockener verliefen als auf dem Motorrad. Für 2400 Mark war das bestimmt kein schlechtes Angebot.

Sieben magere Jahre: Von 1950 bis 1957 wurden 2000 Kleinschnittger-Roadster gebaut und verkauft.

Zu schwer und zu teuer: Das Kleinschnittger-Coupé 250 gelangte nie in die Produktion.

Was der Kunde für sein Geld erhielt, war perfekter Leichtbau. Jene 150 Kilogramm, die der leere Kleinschnittger auf die Waage brachte, verdankte er teils einer Aluminiumkarosserie und teils der Kunst seines Baumeisters im Weglassen. Kleinschnittgers Auto besaß keine Türen, keinen elektrischen Anlasser, keinen Rückwärtsgang, kein Differential und keine Stoßdämpfer — aber es fuhr aus eigener Kraft.

Diese wesentliche Eigenschaft wurde durch ein Ilo-Triebwerk hervorgerufen. Der Einzylinder-Zweitaktmotor mit 125 cm³ war eigentlich für den Einbau in Motorräder bestimmt. Sein Ruf in der Zweirad-Branche war nicht eben makellos, weil in seinem Zylinder noch ein altertümlicher Nasenkolben am Werke war und die 4,5, später 5,5 Pferdestärken kaum gleichzeitig bereitstanden. So ergab sich dann für den vollbeladenen Kleinschnittger ein Leistungsgewicht von mindestens 60 Kilogramm pro PS. Und mit der Höchstgeschwindigkeit sah es ähnlich bescheiden aus: 60 Kilometer pro Stunde.

Dem mehr oder minder glücklichen Fahrerlebnis ging allerdings immer eine arbeitsame Startprozedur voraus. Der Kleinschnittger-Kutscher mußte zuerst die Motorhaube aufschnallen, um den Benzinhahn zu öffnen und die Startblende am Vergaser zu schließen. Sodann galt es, das Cockpit zu entern, die Zündung einzuschalten und energisch an einem handbremsartigen Hebel zu reißen, der per Seilzug den Kickstarter-Mechanismus der Motorradmaschine betätigte. Folgte diesen Bemühungen das freudige Ereignis des Zweitakt-Knatterns, so war ein weiterer Griff unter die Motorhaube zum Schließen der Startblende fällig.

Dem anschließenden Versuch, mit 60 Kilogramm pro PS noch eine andeutungsweise Beschleunigung zu erleben, stand ein für Motorräder abgestuftes Dreiganggetriebe im Wege. Das pflegte sich schon beim ersten Versuch, überhaupt von der Stelle zu kommen, anzukündigen: Der für den Autobetrieb zu lang übersetzte erste Gang ließ sich beim Anfahren nur durch planmäßige Mißhandlung der gründlich unterdimensionierten Kupplung kompensieren.

War der Kleinschnittger erst einmal in Gang gebracht,

Das Neue an der neuen thermo-elastic Super von Bosch: Kupfer im Kern.

Weil Kupfer besonders wärmeleitfähig ist, hat Bosch in die Chrom-Nickel-Mittelelektrode der neuen Zündkerze einen kupfernen Kern eingebaut. Damit lösen sich zwei Kernprobleme, die im Verkehrsalltag von heute dem Autofahrer immer wieder zu schaffen machen: Die Verrußung bei sehr niedrigen und die Überhitzung bei sehr hohen Geschwindigkeiten.

Keine Zündaussetzer, kein Überhitzen.

Schon bei niedrigen Stadtgeschwindigkeiten kann sich die neue Kerze selbst von Rußrückständen freibrennen. Weil es Bosch gelungen ist, die Isolator-Oberfläche größer und damit schneller aufheizbar zu machen. Es gibt praktisch keine Zündaussetzer mehr, und kein teures Benzin wird unverbrannt zum Auspuff hinausgejagt. (Dafür volle Motorleistung und umweltfreundlichere Abgase.) Und bei hohem Dauertempo auf der Autobahn ist die Überhitzungsgefahr so gut wie ausgeschlossen, weil der Kupferkern selbst extreme Temperaturen sofort ableiten kann.

Im Stadtverkehr keine Verrußungen mehr.

Die Kerze für den strapaziösen Wechselverkehr.

Wann brauchen Sie solch eine Hochleistungskerze? Wenn extrem wechselnde Verkehrsbedingungen bei Ihnen an der Tagesordnung sind.

Keine Überhitzung bei hohem Dauertempo.

Wenn Sie oft Stadt und oft Autobahn fahren. Oft mit niedrigen und oft mit hohen Betriebstemperaturen. Dann macht sich die neue thermo-elastic Super von Bosch doppelt und dreifach bezahlt. Denn sie bringt volle Leistung, hilft Benzin sparen und bewahrt vor unnötigen Motorschäden.

thermo-elastic Super von Bosch.

Denn die Verkehrsverhältnisse können Sie sich nicht aussuchen.

BOSCH

K.E 176a BMZ

The Goodyear International Tire Technical Center located in Colmar-Berg, Luxembourg has a vacancy in their tire test department for a

Qualified Engineer

with rally or racing experience

Candidates must be fluent in English and German and have sound knowledge of vehicle suspension and dynamics. A general familiarity with the British motor industry is preferred. The post will be based in the Goodyear tire development and research center in Luxembourg. A maximum of time will be spent conducting vehicle test on road and track.

Applicants please write to:

Personnel Department Goodyear S. A.
Colmar-Berg, Luxembourg

Erinnern Sie sich?

besserte sich das Los seines Fahrers merklich, denn das Fahrwerk des sauerländischen Automobils wurde seinen bescheidenen Aufgaben recht gut gerecht. Konstrukteur Kleinschnittger bemühte zu diesem Zweck einen Frontantrieb, bei dem das fehlende Differential durch einen Freilauf an einer der beiden Antriebswellen ersetzt wurde.

Mit der Führung der Vorderachse befaßten sich doppelte Querlenker, und achtern waltete eine Pendelachs-Konstruktion dieses Amtes. Die Federung aller vier Räder oblag Gummibändern, die mit bescheidenen Arbeitswegen und mutmaßlicher Eigendämpfung Stoßdämpfer entbehrlich machten.

Mit ebenfalls höchst bescheidenen und überaus preiswerten Mitteln löste Kleinschnittger die Reifenfrage. Er verwendete die Dimension 20 x 2.25, wie sie damals noch auf den kleinen Vorderrädern von Transportfahrrädern üblich war.

Diese Wahl hielt auch den Reifenetat der Kleinschnittgerfahrer klein. Eine neue Decke verkaufte jeder Fahrradhändler damals für weniger als zehn Mark. Ein Wagenheber übrigens war bei solchen Wechselgeschäften nach Ansicht des Werkes nicht vonnöten. Es empfahl, den Wagen von Hand zu heben.

Dies freilich geschah auch bei manch anderer Gelegenheit. Erfahrene Kleinschnittger-Piloten pflegten ihr Auto vorwärts in Parklücken zu steuern, um anschließend das leichte Heck herumzuhieven. Allerdings konnten sie nie ganz sicher sein, ihr Auto auf dem gleichen Parkplatz vorzufinden, denn unter kräftigen Spaßvögeln war es fast schon die Sitte, abgestellte Kleinschnittger fortzutragen, um sie an anderer, möglichst origineller Stelle zu deponieren.

Dieser Tatbestand enthüllte dann auch die größte Schwäche dieses Autos: Keiner nahm den Kleinen ernst. Wer einen Kleinschnittger fuhr, mußte eine gehörige Portion Spott erdulden können. Und das begrenzte den Markt des Autos weit mehr als sein schwacher Motor.

Darum suchte auch Paul Kleinschnittger schließlich einen Weg aus der selbstgewählten Spielzeugauto-Klasse. Er weigerte sich mit bewährtem Trotz, den Wunsch der deutschen Händler nach einem stärkeren Motor im Urmodell zu erfüllen und stand einen Boykott tapfer durch, indem er kurzfristig die gesamte Produktion ins Ausland verkaufte. Statt dessen ließ er an einem größeren Typ in Coupéform arbeiten, der 1954 die Gestalt eines Prototyps annahm.

Dies war dann fast schon ein richtiges Auto, bei dem sich freilich die Kunst des Weglassens nicht mehr so erfolgreich praktizieren ließ, was für den Neugeborenen tödliche Folgen hatte: Er wurde zu schwer und zu teuer.

Paul Kleinschnittger blieb daraufhin nichts anderes übrig, als nur den Kleinen weiterzubauen, der sich zwar nur noch mäßig, aber doch regelmäßig absetzen ließ. So kam bis 1957 die bescheidene Gesamtserie von rund 2000 Kleinschnittger-Autos zusammen. Dann aber war die Zeit für solche Miniaturautos vorüber. Noch ehe die Kundschaft endgültig ausblieb, versiegten Kleinschnittgers Geldquellen. Keiner wollte das zukunftslose Unternehmen weiterfinanzieren. *-cpb-*

Mazda 818 Coupe

Wo ein Mazda ist, ist auch ein Weg.

Es gibt Autos für große Straßen. Und Mazda-Automobile. Die auch abseits großer Straßen unbedingte Zuverlässigkeit beweisen. Durch eine moderne technische Konzeption. Ausgelegt auf wirtschaftliche, ungestörte Funktion unter allen Bedingungen. Mit einem Fahrwerk, das durch lange Federwege, erstklassiges Material und hervorragende Abstimmung extremer Beanspruchung gewachsen ist.

Mit kräftigen, robusten Motoren. Drehzahlfest durch obenliegende Nockenwelle und Querstromzylinderkopf. Sparsam durch den Verbrauch von Normalbenzin. Motoren, die auch im harten Alltagsbetrieb hohe Kilometerleistungen garantieren.

Schließlich sorgt eine Fülle von Extras, die Sie beim Mazda ohne Aufpreis erhalten, für den Komfort des Fahrers und die Bequemlichkeit seiner Passagiere. Auch auf schlechten Wegen. Auch bei ungünstiger Witterung. Auch in extremen Fahrsituationen. Nehmen Sie einen Mazda Ihrer Wahl zur Probe hinaus auf die Straßen Ihres Alltags. Geben Sie Gas. Mazda ist hart im Nehmen.

Für Fahrer, die sich auf ihr Auto verlassen müssen.

mazda

MAZDA MOTORS (Deutschland) GMBH
Neustraße 41-47 · 4010 Hilden

Sicher ist sicher: Mazda hat über 450 Service-Stationen in Deutschland. Und rund 2.400 in 20 europäischen Ländern.

Mazda 1000 Limousine, 2-türig, 45 PS, 130 km/h, DM 7.990,—*, 4-türig, DM 8.390,–* · Mazda 1300, 4-türig, 60 PS, 145 km/h, DM 8.790,–* · Mazda 818 Limousine, 60 PS, 140 km/h, DM 9.790,–* · Mazda 818 Coupé, 60 PS, 145 km/h, 1,3 l, DM 10.190,–* · 75 PS, 155 km/h, 1,6 l, DM 10.700,–* · Mazda 818 Variabel, 60 PS, 142 km/h, 1,3 l, DM 10.290,–* 75 PS, 150 km/h, 1,6 l, DM 10.800,–* · Mazda 616 Limousine, 75 PS, 152 km/h, DM 11.490,–* · Mazda 616 Coupé, 75 PS, 153 km/h, DM 11.990,–* · Mazda RX 5 Coupé, 2 Scheiben-Kreiskolben-Motor (Lizenz NSU/Wankel) 115 PS, 185 km/h, DM 21.800,–*
Automatisches Getriebe bei Mazda 1300, 4-türig, zuzügl. DM 890,–*, Mazda 818 Limousine zuzügl. DM 990,–*, Mazda 616 Limousine zuzügl. DM 990,–*.
*Unverbindliche Preisempfehlung

Ein Jahr Ascona

Nach insgesamt 20 Millionen Kilometern: auto motor und sport-Leser beurteilen den Opel Ascona.

Zusammen mit der Publikation des 50 000 Kilometer-Dauertests über den Opel Ascona in Heft 18/1976 inszenierte auto motor und sport eine Leserumfrage, um weitere Informationen über die Zuverlässigkeit des Opel-Bestsellers zu erhalten. Die Auswertung dieser Aktion liegt nun vor.

Insgesamt beteiligten sich knapp 1200 Leser an der Umfrage, und zwar hauptsächlich Männer (97,5%), die größtenteils verheiratet sind (71,9%) und als Angestellte (48,0%) ihren Lebensunterhalt verdienen. Mit einem Anteil von exakt 51 Prozent waren die Zwanzig- bis Dreißigjährigen klar in der Überzahl.

Als Kaufgründe gaben die zuvor meist Opel (57,3%) oder VW (13,6%) gefahrenen Teilnehmer hauptsächlich attraktives Aussehen (49,4%), gute Erfahrungen mit Opel-Autos (33,9%) und das günstige Verhältnis zwischen Ausstattung und Anschaffungspreis (29,9%) an.

Die Mehrzahl hatte sich für die stärker motorisierten Modelle entschieden, jeweils rund ein Drittel für die 75 und 90 PS-Ausführungen, etwa ein Viertel für den 1,6 Liter-Motor mit 60 PS, und nur 6,7 Prozent für die schwache 1,2 Liter-Version.

Erfahrungen und Urteil der Leser

Außerplanmäßige Werkstattbesuche	
Keine	46,1%
Einer	28,3%
Mehrere	25,6%
Werkstattarbeit	
Sehr gut	31,5%
Zufriedenstellend	50,1%
Gerade noch ausreichend	11,1%
Ungenügend	7,3%
Verbesserungsbedürftige Punkte	
Karosserie	11,8%
Motor	41,8%
Getriebe / Antrieb	28,1%
Fahrwerk	11,7%
Bremsen	4,6%
Verarbeitungsqualität	25,8%

Knapp 70 Prozent aller beurteilten Ascona konsumierten durchschnittlich zehn bis zwölf Liter Benzin, und nur jeder zehnte verbrauchte mehr als einen halben Liter Öl pro 1000 Kilometer.

Gerade noch in annehmbaren Grenzen halten sich die Klagen der Teilnehmer bezüglich Undichtigkeiten im Karosseriebereich. Hier meldeten knapp 20 Prozent Mängel an, während ein Viertel schon mit Startschwierigkeiten zu kämpfen hatte und ein ebenso großer Anteil auch Rostspuren am Auto entdeckte.

Über die Arbeit der Werkstatt äußerten sich 31,5 Prozent der Ascona-Fahrer positiv, etwa die Hälfte aller Teilnehmer ist in diesem Punkt „zufrieden". Dagegen weiß der Rest (18,4%) über weniger gute Erfahrungen zu berichten.

Während bei 46,1 Prozent der Ascona-Besitzer der Kontakt mit der Werkstatt nicht über das normale Maß hinausging, mußten die übrigen Aktions-Teilnehmer einmal (28,3%) oder sogar mehrmals (25,6%) außerplanmäßig Werkstatthilfe in Anspruch nehmen. Außerdem sind fast zehn Prozent der Ascona einmal oder häufiger unterwegs liegengeblieben. ▷

Außen sind sie alle gleich.

Es gibt keine Starterbatterie, der Sie von außen ansehen, wie gut sie ist: Welche Leistung sie erbringt, ob sie sicheren Kaltstart garantiert, wie lange sie lebt.
Sie können einer Batterie aber auch nicht unter den Mantel schauen. Und deshalb zeigen wir Ihnen hier, wie eine VARTA Starterbatterie von innen aussieht und was Sie davon haben.
Dann brauchen Sie in Zukunft nur noch auf den Namen VARTA zu achten.

Jede VARTA Starterbatterie ist immun gegen Stoß, Schlag, Öl, Benzin, Säure und Reinigungsmittel, denn sie hat ein besonders widerstandsfähiges Gehäuse.

Jede VARTA Starterbatterie ist 100% säuredicht, denn der Deckel und Kasten sind unlösbar verschweißt.

Jede VARTA Starterbatterie garantiert Qualität, denn sie wird unbestechlich geprüft, bevor sie das Werk verläßt.

Jede VARTA Starterbatterie hat eine patentierte Verbinderführung. Sie garantiert sicheren Kaltstart.

Jede VARTA Starterbatterie ist mit besonders legierten Gittern ausgerüstet: keine Gitterkorrosion – besonders lange Lebensdauer.

Jede VARTA Starterbatterie ist bewährte Qualität, denn fast jeder zweite Neuwagen in der Bundesrepublik Deutschland rollt mit einer Starterbatterie aus dem Hause VARTA vom Band.

VARTA **Der eigentliche Name für Ihre Batterien.**

Jederzeit Sicherheit

GLORIA®

Auto-Feuerlöscher

- ☐ rasante, durchschlagende Löschwirkung
- ☐ blitzschnell einsatzbereit, Einhandbedienung
- ☐ unterbrechbarer Löschpulverstrahl
- ☐ prüfbar – mit Austauschbehälter
- ☐ mit KFZ-Halter und F-Plakette für die Heckscheibe

Lieferung durch den Handel

Regelmäßige Wartung der Geräte durch GLORIA-Verkaufs- und Kundendienststellen. Nachweis in den Branchenverzeichnissen der amtlichen Fernsprechbücher. Suchwort »Feuerlöscher«.

GLORIA-WERKE
H. Schulte-Frankenfeld KG
4724 Wadersloh
Tel.: (02523) 1061-1067
Telex 089424

Ein Jahr Ascona

Ungeachtet dessen erklärten die meisten Teilnehmer (76,2%), daß sie die Zuverlässigkeit ihres Autos ganz besonders schätzen. Danach wurden als wichtigste Ascona-Vorzüge gute Straßenlage (57,3%), ansprechende Form (50,9%), Wirtschaftlichkeit (44,1%) und zufriedenstellende Fahrleistungen (22,6%) genannt.

Obgleich die Leser offensichtlich mit dem Opel-Produkt zufrieden sind, halten sie doch einige wesentliche Punkte für verbesserungsbedürftig. Hier rangiert der Motor (41,8%) unangefochten an erster Stelle. Besonders das mittlerweile aus dem Programm gestrichene 1,6 Liter-Triebwerk mit 75 PS wurde häufig kritisiert. Auf den weiteren Plätzen folgen die Kraftübertragung (28,1%), die Verarbeitungsqualität (25,8%) sowie die Karosserie (11,8%).

Unter dem Strich wurde dem Ascona bei dieser Aktion ein gutes Zeugnis ausgestellt. Daher ist es auch nicht verwunderlich, daß 52,2 Prozent der Teilnehmer diesen Opel wieder kaufen würden. 43,3 Prozent antworteten auf die entsprechende Frage mit „vielleicht", und nur 4,5 Prozent verneinten klar.

Opel nimmt Stellung zur Leserkritik am Ascona

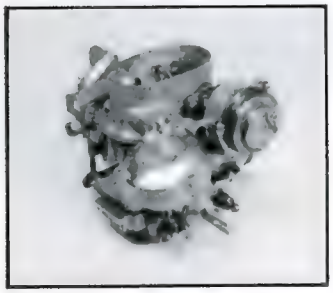
Nachdem die Auswertung der eingegangenen Fragebogen abgeschlossen war, fand in der Redaktion von auto motor und sport ein Gespräch mit Technikern des Hauses Opel statt. Dabei nahmen die Gäste aus Rüsselsheim zu den Schwachpunkten des Ascona Stellung.

Schwachpunkt 1: der Vergaser

15,9 Prozent der Teilnehmer bemängelten schlechte Vergaserübergänge und die unbefriedigend arbeitende Startautomatik.

Dr. Werner Haas, 45, Abteilungsleiter für den Bereich Motorenentwicklung und -erprobung: „Diese Beanstandungen betreffen fast ausschließlich die beiden S-Motoren mit 75 und 90 PS Leistung, die jeweils einen Register-Vergaser mit Startautomatik besitzen. Das Kernproblem ist die Startautomatik, die wegen der Abgasvorschriften einerseits ein relativ mageres Gemisch liefert und andererseits relativ frühzeitig ausgeschaltet werden muß. Sie wurde inzwischen modifiziert. Die veränderte Charakteristik der Bimetallfeder bewirkt einen größeren Luftdurchsatz und damit eine bessere Gasannahme. Sobald die Startautomatik jedoch ausgeschaltet ist, folgt eine kritische, die sogenannte graue Zone, denn dann hat der Motor seine Betriebstemperatur noch nicht ganz erreicht. In dieser Phase muß mit behutsamem Gasfuß gefahren werden, um Übergangsfehler zu vermeiden."

Dr. Haas


Modifizierter Vergaser

Schwachpunkt 2: die Schaltung

14,1 Prozent der Teilnehmer reklamierten Schalthebelrasseln und Schwergängigkeit beim Einlegen der ersten Fahrstufe und des Rückwärtsganges.

Will Firnhaber, 43, Leiter für den Bereich Getriebe/Antriebsentwicklung und -erprobung: „Obgleich die Schaltung für den Ascona von anderen Opel-Modellen unverändert übernommen wurde, hatten wir nur beim neuen Ascona mit dem Schalthebelrasseln Probleme. Hier treten nämlich Schwingungen auf, die Teile, die zur Rückwärtsgang-Entriegelung gehören, insbesondere eine Hülse, vibrieren lassen. Diese Konstruktion ist generell verbessert, die Entriegelung erfolgt künftig mit Hilfe eines Stiftanschlages. Die beanstandete Schwergängigkeit beim Einlegen des ersten Ganges wird ebenfalls beseitigt. Und zwar durch den Einbau eines modifizierten Gangrades, das über einen anderen Konuswinkel verfügt als das dazugehörige Synchronrad. Dadurch werden die Reibkräfte reduziert. Abgestellt

Firnhaber

Verbesserter Schalthebel

kicker extra

Jetzt werden die besten Szenen des Fußballs ganz groß in Farbe festgehalten. Jetzt erfahren Sie alles über die Männer, die Fußball machen, vom Fußball leben: Ihre Stärken und Schwächen, ihre Triumphe und Ängste.

Die ganze Welt des runden Leders steckt im neuen fußball magazin

Warum gehen Spiele verloren, warum werden sie gewonnen? Was geht vor hinter den Kulissen? Wie leben die Stars? Wie leiden, wie kämpfen sie?

Lesen Sie im neuen Heft:

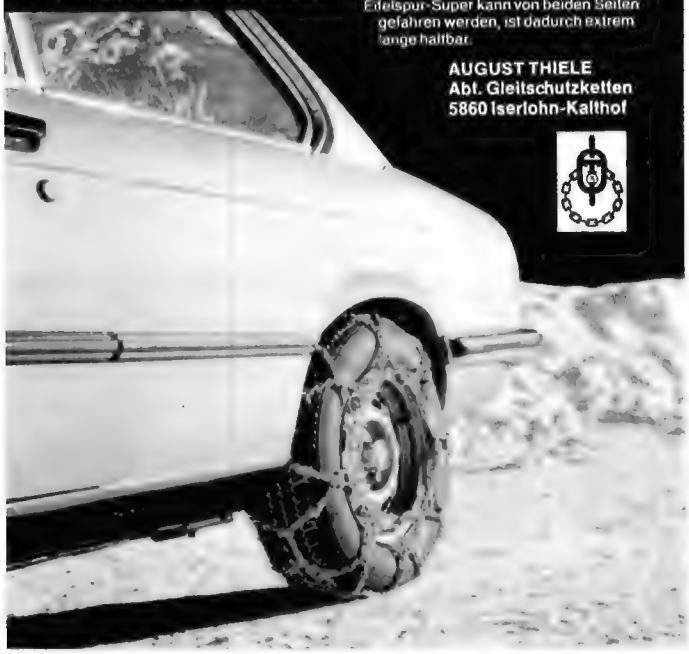
Gerd Müller: Ich gebe mein Geheimnis preis
Rudi Gutendorf: In jedem Team steckt ein Spion
Jürgen Grabowski: Immer wenn es brenzlig wird . . .
1. FC Nürnberg: Nie wieder nach oben?
Erich Beer: Berlin ist eine Karriere wert
Heinz Flohe: Pilot im Silberpfeil

Für 3 Mark 80 haben Sie mehr vom Fußball. Pralle 100 Seiten rund ums runde Leder. Überall bei Ihrem Zeitschriftenhändler.

EIFELSPUR–SUPER bleibt in der Spur

Die Schneekette Eifelspur-Super, das Spitzenprodukt der Marke Nordland, hat herausragende Vorteile:
Durch die besondere Laufnetzkonstruktion wird die optimale Spurtreue des Wagens erreicht.
Die Ketten sind schnell, leicht und bequem auf- und abmontiert.
Die feingliedrigen Laufketten aus Chrommangan-Edelstahl schaffen die angenehme Laufruhe. Die spezielle Laufnetzkonstruktion macht die Kette sicher.
Eifelspur-Super kann von beiden Seiten gefahren werden, ist dadurch extrem lange haltbar.

AUGUST THIELE
Abt. Gleitschutzketten
5860 Iserlohn-Kalthof



Das Lenkrad sagt oft mehr über einen Fahrer als die Wagenmarke.

Oben: Das Lenkrad für Leute, denen Gemütlichkeit wichtiger ist als Sicherheit.
Unten: Die Lenkradhülle AVUS super. Macht in jedem Wagen jedes Lenkrad zu einem atmungsaktiven Lenkrad.
Das griffige porotherm®-Material wirkt wie ein Profil, also rutschfest und griffsicher – außerdem halten die 972 Luftlöcher die Hände frisch und entspannt.
Ab wann lassen Sie sich mit der AVUS super-Hülle sehen?

Ein KAMEI-Erzeugnis – weltweit patentiert.
Im Fachhandel, in Kaufhäusern und an Tankstellen.

AVUS super

Ein Jahr Ascona

ist bereits das Problem mit der unbefriedigenden Schaltbarkeit des Rückwärtsganges, wozu zahlreiche kleine Verbesserungen an der Verzahnung von Kupplungsscheibennabe und Getriebeantriebswelle sowie eine verbesserte Schmierung notwendig waren."

Schwachpunkt 3: die Zündung

8,1 Prozent der Teilnehmer beanstandeten eine schlechte Zündeinstellung.

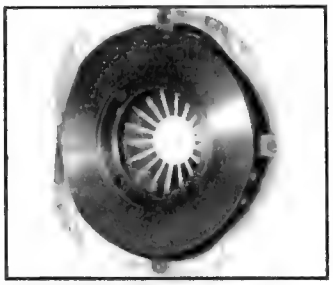
Dr. Haas: „Bei der Festlegung der Zündeinstellung für die Motoren der 76er-Modelle mußten wir die Qualität des ab diesem Jahr im Handel befindlichen bleiarmen Benzins berücksichtigen. Und zwar zu einem Zeitpunkt, als uns lediglich Versuchskraftstoffe zur Verfügung standen. Wir sind damals besonders bei dem 75 PS-Motor etwas zu vorsichtig vorgegangen, was sich natürlich erst herausstellte, als das bleiarme Benzin in besserer Qualität als erwartet auf den Markt kam. Daraufhin haben wir die Zündverstellkurve des Verteilers entsprechend geändert. Bei den 75 PS-Motoren mit dem alten Verteiler kann die Zündung vorverstellt werden, der Motor wird dadurch etwas temperamentvoller. Die Werkstätten sind über diese Möglichkeit informiert."

Überarbeiteter Verteiler

Schwachpunkt 4: die Kupplung

7,1 Prozent der Teilnehmer meldeten laute Kupplungsgeräusche.

Firnhaber: „Diese hochfrequenten Geräusche wurden durch Schwingungen verursacht, die vornehmlich bei den 1,2 Liter-Motoren auftraten. Wir haben deshalb durch mehrere Maßnahmen das gesamte Schwingungssystem im Kupplungsbereich geändert. Unter anderem wurden die Oberfläche der Kupplungsdruckplatte, die Federkissen der Kupplungsscheibe sowie der Anpreßdruck geändert und damit das Problem beseitigt."



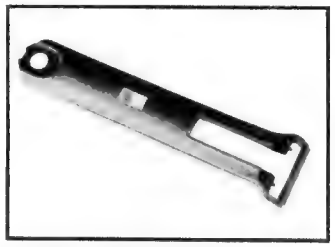
Verbesserte Kupplung

Schwachpunkt 5: der Sicherheitsgurt

6,3 Prozent der Teilnehmer beanstandeten abgebrochene Schwenkarme und unbefriedigendes Aufrollen der Automatik.

Manfred Wolf, 38, Hauptabteilungsleiter für den Bereich Karosseriekonstruk-

Wolf



Stabilerer Schwenkarm

tion und -entwicklung: „Der bei den zweitürigen Modellen verwendete Umlenkarm für den Sicherheitsgurt wurde anfangs aus einem dafür wenig geeigneten Kunststoff gefertigt. Heute besteht der Schwenkarm aus einem wärmeformbeständigen, wesentlich elastischeren Material, das auch hohe Dauerbelastungen aushält. Um der Automatik das Aufrollen des durch den Schwenkarm geführten Gurtbandes zu erleichtern, wurde die Rückzugfeder in der Automatik verstärkt."

Schwachpunkt 6: der Benzintank

6,3 Prozent der Teilnehmer registrierten undichte Tankdeckel.

Dr. Haas: „Eine starke Welligkeit des Tankstutzens, die inzwischen beseitigt ist, trug bei den Modellen der ersten Serien zu Undichtigkeiten des Tankverschlusses bei. Auch den nur unbefriedigend abdichtenden Gummiring des Tankdeckels haben wir mittlerweile durch eine modifizierte Ausführung ersetzt. Der neue Dichtring besteht aus dickerem und weicherem Material, das in zusammengepreßtem Zustand, also bei verschlossenem Deckel, eventuelle Unebenheiten besser ausfüllt."

Schwachpunkt 7: Lüftung und Heizung

5,8 Prozent der Teilnehmer reklamierten defekte Gebläse und geringe Heizwirkung.

Max Kneusels, 50, Abteilungsleiter für den Bereich Elektrik und Innenausstattung: „Bei den bis Anfang dieses Jahres produzierten Modellen fiel gelegentlich die erste Stufe des Gebläses aus. Sie wird über einen Widerstand geschaltet, den wir nicht selber fertigen. Einer unserer Zulieferer versorgte uns mit Widerständen, die den geforderten Belastungen nicht immer gewachsen waren. Die bemängelte Heizwirkung war auf einen Montagefehler zurückzuführen, der uns allerdings nur bei den Anfangsserien unterlaufen ist. Damals wurden die Bowdenzüge zur Betätigung der Mischluftklappe falsch eingestellt, so daß diese den Kaltluftstrom nicht völlig absperrte."

Kneusels

Schwachpunkt 8: die Bremsen

5,3 Prozent der Teilnehmer beanstandeten rubbelnde Bremsen.

Herbert Oberhaus, 47, Hauptabteilungsleiter des Bereichs Fahrwerkskonstruktion und -entwicklung: „Nach unseren Erfahrungen sind derartige Reklamationen selten. Rubbelnde Bremsen sind nicht typisch für den Ascona, doch kann es durchaus hin und wieder vorkommen, daß sich die Beläge nach dem Bremsvorgang nicht genügend zurückstellen. Auswaschungen an den nie ganz schlagfrei laufenden Scheiben und daraus resultierendes Bremsrubbeln sind die Folgen."

Oberhaus

Wie das Ergebnis der Fragebogen-Aktion zeigt, hat der Ascona bei der Beurteilung sehr gut abgeschnitten. Die Beanstandungsquoten waren niedriger als bei den auto motor und sport-Umfragen „Ein Jahr Golf" und „Ein Jahr Escort". *Werner Schruf*

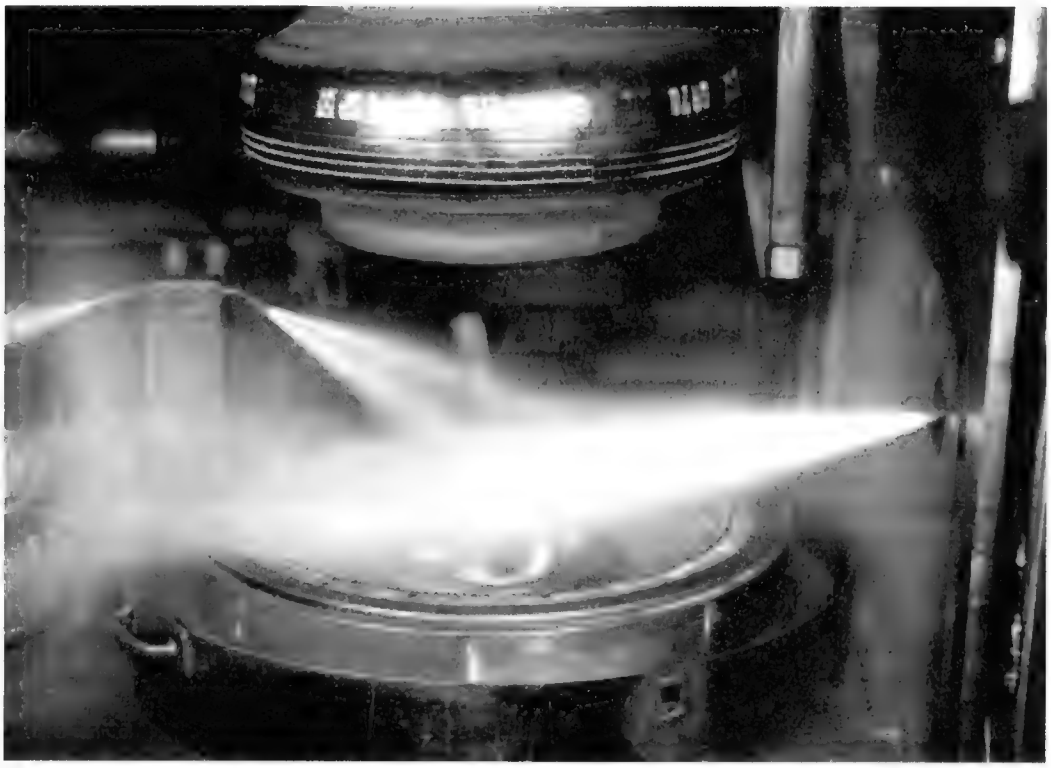
Mit beschränkter Haftung

Warum manche Neureifen erst mit Verspätung griffig werden.

Von Helmut Eicker

Zu Recht darf der Autofahrer, der seinem Wagen einen Satz neue Reifen spendiert hat, ein gutes Gefühl haben: Er hat etwas für seine eigene und die Sicherheit anderer getan.

Aber mitunter wird das gute Gefühl schon bei der Fahrt aus der Werkstatt abrupt von heftigem Schrecken verdrängt, wenn das neubereifte Auto beim ersten Bremsmanöver oder in der ersten Kurve völlig anders als gewohnt reagiert; bei flottem Tempo auf nasser Fahrbahn sind selbst Rutscher oder Dreher nicht ausgeschlossen.



Fotos: Seufert

Ursache der Anfangsglätte: das Einsprühen der Heizform mit ölhaltigem Trennmittel

Die Ursachen für derlei Ungemach sind im Herstellungsprozeß der Reifen begründet. Damit sich nämlich der Pneu nach dem Vulkanisieren besser aus der Form löst, wird diese zuvor mit einem sogenannten Trennmittel eingesprüht. Da dieser Vorgang mit Hilfe von Preßluft erfolgt, wird gleichzeitig die Form von Rückständen freigehalten. Als Trennmittel wird durchweg eine Lösung verwendet, die zu etwa einem Prozent aus Silikon-Öl und zu 99 Prozent aus Wasser besteht. Während das Wasser beim Heizvorgang verdampft, haftet das Silikon-Öl als hauchdünner Film auf der Reifenoberfläche, ohne sich allerdings chemisch mit ihr zu verbinden.

Für die „Anfangsglätte" eines Reifens ist entscheidend, in welcher Menge das Trennmittel im Interesse einer reibungslosen Produktion in die Form gesprüht wird. Zwei Faktoren sind hierfür maßgebend: Die Gestaltung des Laufflächen-Profils und die Bauart der Heizform. Je feingliedriger ein Profil ist und je mehr lamellenartige Einschnitte es aufweist (die in der Metallform als dünne und entsprechend empfindliche Plättchen vorstehen), um so gründlicher muß gesprüht werden.

Heizform und Profil beeinflussen die Griffigkeit

Das gilt besonders dann, wenn ein diffiziles Profil in einer zweiteiligen Form (ähnlich einem Waffeleisen mit Ober- und Unterteil) geheizt wird. Hier wird der fertig vulkanisierte Reifen mehr oder weniger gewaltsam aus den sich axial öffnenden Formhälften gerissen, was ohne Schäden an Reifen und Form nur mit Hilfe des Trennmittels möglich ist.

Sehr viel eleganter erfolgt dieser Vorgang bei den sogenannten Segment-Formen. Bei diesem komplizierteren und entsprechend teureren Formen-Typ wird die Lauffläche des Reifens von etwa sechs bis acht Abschnitten geprägt, die beim Öffnen der Form radial nach außen wegfahren. Form und Profil trennen sich hier also ohne jede Gewaltanwendung, weshalb bei Segment-Formen in den meisten Fällen auf die Trennmittel-Dusche ganz verzichtet werden kann.

Nicht alle neuen Reifen sind glatt

Nicht zuletzt aus diesem Grund werden die für schnellere Auto-Modelle vorgeschriebenen HR- und VR-Reifen vorwiegend in solchen Formen geheizt. Aber auch bei Winterreifen ist die trennmittelfreie Herstellung ein wichtiger Aspekt, da hier eine Anfangsglätte durch Sili-

TOYOTA Corolla 1200.

Ein unverschämt gutes Angebot...

5 Millionen TOYOTA Corolla fahren in aller Welt. Und seit der erste Corolla vom Band lief, ist er ständig verbessert worden und zu einem unverschämt kompletten, leistungsstarken Zwölfhunderter gereift.

Über 140 km/h Spitze macht sein drehfreudiger, seit Jahren bewährter, sparsamer 55-PS/40,5-kW-Motor. Das klassische Fahrwerk sorgt auch bei voller Belastung für ausgeglichenes Fahrverhalten. Die Schaltung hat sportliche Qualität, die Lenkung ist exakt. Bekannt für TOYOTA ist die verwindungsfreie Sicherheitszelle des Fahrgastraumes. Der Wagen ist für fünf Personen zugelassen. Der Kofferraum hat Urlaubsgröße. Ruhesitze mit integrierten Kopfstützen, durchgehender Teppichboden, heizbare Heckscheibe, zwei Rückfahrscheinwerfer, 2stufiger Scheibenwischer/elektr. Wascher, Tankschloß, Gürtelreifen, Scheibenbremsen vorn, Zweikreis-Bremssystem mit Servo. Das alles sind serienmäßige Extras des TOYOTA Corolla. Und an seiner sauberen Verarbeitung gibt es nichts zu kratzen. Dabei verfügt er noch über eine weitere Qualität, die immer seltener wird: er ist unverschämt preiswert.

Begeisterung auf Rädern **TOYOTA**

TOYOTA Corolla 1200 (Abbildung) mit vielen Extras serienmäßig ab Köln DM 9.645,–. Unverbindliche Preisempfehlung. Lieferbar auch als Coupé. Als 2türige und 4türige Limousine, auch mit Automatik. Und als 5türigen Combi. Garantie: 1 Jahr ohne km-Begrenzung. Information und Probefahrt bei über 600 TOYOTA Service-Stationen in der BRD.

TOYOTA DEUTSCHLAND GMBH · Bunzlauer Straße 1 · 5000 Köln 40

Neue Reifen

kon-Öl naturgemäß besonders unerwünscht ist, weil ein „Anfahren" auf trockener Straße aus Witterungsgründen oft gar nicht möglich ist. Andererseits erfordern moderne Winterreifen schon wegen ihres tiefen und meist komplizierten Profils den Einsatz von Segment-Formen. Die Wahrscheinlichkeit, beim Händler „rutschige Neue" zu bekommen, ist also bei Sommerreifen entschieden größer.

Ob es sich um glatte Reifen handelt, läßt sich schon durch bloßen Augenschein feststellen: Ihre Oberfläche glänzt und fühlt sich speckig an, während die griffigeren Exemplare matt und stumpf wirken. Reifen aus Segment-Formen lassen sich außerdem an den Form-Teilungen erkennen, die als feine erhabene Linien an der Oberfläche sichtbar sind.

Kann man die erste Fahrt nach der Neubereifung bei trockenem Wetter antreten, so reichen in der Regel schon wenige Kilometer Fahrstrecke, um eventuelle Trennmittelreste auf natürliche Weise von der Oberfläche zu entfernen. Beschleunigen kann man diesen Vorgang durch slalomartiges Fahren auf einem abgelegenen Straßenstück, wobei auch die Reifenschultern frühzeitig von unerwünschtem Silikon befreit werden.

Ist abzusehen, daß mit „rutschigen" Neuen gleich bei Regen gefahren werden muß, so kann eine zuvor durchgeführte Spezialbehandlung durchaus nützlich sein. Dazu werden die Räder auf der Wuchtmaschine in Drehung versetzt und die Lauffläche mit Hilfe von Glaspapier, das zweckmäßigerweise über ein handliches Holzstück gespannt wird, einige Sekunden lang aufgeraut. Im Gegensatz zum einfachen Abreiben mit einem Lappen erweist sich dieses Verfahren als recht effektiv.

Da die Reifenhersteller jedoch zunehmend bestrebt sind, ihre Produkte auch im Neuzustand möglichst rutschfest zu machen, sind derlei Prozeduren nur noch in Ausnahmefällen vonnöten. Das bestätigte sich bei Vergleichsmessungen, die auto motor und sport mit brandneuen sowie mit gründlich angefahrenen Michelin XVS-Reifen durchführte. Auf der bewässerten Kreisbahn konnten sowohl auf Asphalt als auch auf Basalt keinerlei Unterschiede zwischen beiden festgestellt werden. Auch bei Blockierbremsungen auf nassem Beton aus 50 km/h und 80 km/h kam der Testwagen mit den angefahrenen Reifen nicht früher zum Stillstand.

Bei diesem gerade der Form entnommenen, noch „unverputzten" Reifen weist nur die linke Seite einen glänzenden Silikon-Film auf. Durch dieses partielle Einsprühen kann das Lösen des Reifens aus der Form dem Fertigungsablauf entsprechend gesteuert werden.

Einfahren hat in jedem Fall Vorteile

Wenn die meisten Reifenhersteller dennoch ein Einfahren über eine Strecke von etwa 100 km empfehlen, dann nicht nur wegen der bei manchen Profilen und Dimensionen herstellungsbedingten Anfangsglätte, sondern noch aus verschiedenen anderen Gründen: Der Wulst soll sich unter Belastung in der Felge richtig „setzen", und der Reifenquerschnitt, der ja weitgehend durch die Heizform bestimmt wird, soll sich der tatsächlich verwendeten Felgenbreite optimal anpassen. Schließlich sprechen die Reifentechniker auch davon, daß die Reifenstruktur durch das Walken beim Fahren erst „gebrochen" werden muß, um alle in den Reifen hineinkonstruierten Merkmale voll wirksam werden zu lassen.

Neben diesen mehr theoretischen Erwägungen hat ein verhaltenes Einfahren für den Fahrer aber noch eine andere, praktische Seite: Er kann sich an ein verändertes Fahrverhalten seines Autos besser gewöhnen, das beispielsweise immer dann zu beobachten ist, wenn von Diagonal- auf Radialreifen oder von Sommer- auf Winterreifen umgestellt wurde.

Der Mann braucht Socken

aus Wolle. Wolle ist wie eine Klimaanlage: Sie wärmt wenn es zu kalt wird, sie kühlt, wenn es zu warm wird. Sie gibt Feuchtigkeit ab, wenn es zu trocken wird. Sie nimmt Feuchtigkeit auf, wenn es zu feucht wird. Wolle ist gut für Strümpfe,

die den Kopf kühl und die Füße trocken halten

Solche Socken hat Falke. Sie heißen nelson. Sie enthalten außer dem Grundfaden aus 100 % Wolle noch einen elastischen Faden aus feinen Kapillaren. Sie saugen Feuchtigkeit wie ein Docht und transportieren sie zur reinen Wolle ohne selbst naß zu werden.

Der Fuß bleibt trocken, auch wenns mal warm wird im Schuh.

Falke „nelson" gibt es in allen guten Fachgeschäften und in den Fachabteilungen der Warenhäuser.

falke **falke**

Strümpfe zum Wohlfühlen

Das Combiwollsiegel garantiert eine gute Qualität

Franz Falke-Rohen
Postfach 1109
5948 Schmallenberg

Bücher

Pirsig: „Zen und die Kunst ein Motorrad zu warten"; Dautheville: „Der Wind war mein Begleiter"

Warum das Buch des amerikanischen Autors Robert M. Pirsig „Zen und die Kunst ein Motorrad zu warten" auf die Bestseller-Liste der USA gelangte, darf getrost zu den Wundern gerechnet werden. Das Werk – und als solches muß es wohl gelten – liegt dem, der es zu begreifen versucht, bleischwer im Hirn. Pirsig, der sich als Philosoph, Naturwissenschaftler und Zweiradschrauber versteht, reist pausenlos reparierend quer durch die Vereinigten Staaten, die immer eine leere Kulisse bleiben. Für Pirsig ist die Reise ein Anlaß, aus seiner fortwährenden Auseinandersetzung mit der Mechanik, aus einem pedantischen Wartungsbedürfnis und aus der zwingenden Logik einer Pannensuche ein über das Motorrad hinausreichendes Weltbild zu schaffen. Dabei führt er den Leser weniger zum versprochenen Zen-Buddhismus, sondern mehr in das Umfeld der klassischen europäischen Philosophen. Der gewagte Brükkenschlag zwischen Wartung und Wahrheit ist nicht nur faszinierend, er deckt auch ein nicht mehr ganz rationales Verhältnis zu technischen Gebrauchsgegenständen auf, das nicht allein Pirsigs Problem ist.

Von Robert M. Pirsig, Verlag S. Fischer, Frankfurt, 436 Seiten, DM 32,—.

Die französische Journalistin Anne-France Dautheville ist mit einem Motorrad um die Welt gefahren – als erste Frau und ganz allein. In dem Buch „Der Wind war mein Begleiter" zog sie die Bilanz dieser Reise. Daß unter solchen Voraussetzungen kein reiner Reisebericht zustande kommen konnte, wird dem Leser schon auf den ersten Seiten klar. Die große Reise und die kleine Kawasaki sind für Fräulein Dautheville eindeutig Symbole emanzipatorischen Aufbegehrens. Leider reicht die erfreulich selbstbewußte Einstellung der Dame immer nur bis zur nächsten

Plötzlich schneit's und es ist glatt - sicher fährt, wer SNO-TREDS® hat!

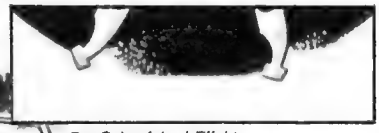
Jetzt kaufen ist klug.

Europa Typ A
Für Schnee und Matsch: Kraftvoll starten, zügig fahren, spursicher.

Europa Typ B
Die erste Schneekette mit Spikes: Erhöhte Sicherheit bei Glatteis und vereisten Straßen. Spursicher bremsen.

die gelben Kunststoffketten, mit und ohne Spikes, gehören in Ihren Kofferraum!

›SNO-TREDS‹ geben Ihrem Wagen Wintersicherheit. Sie machen jeden Reifen zum Winterreifen. Mit ›SNO-TREDS‹ starten Sie kraftvoll und fahren zügig. Auch auf geräumten Straßen kommen Sie mit normaler Reisegeschwindigkeit geräuscharm voran. Wirklich leichte Montage, geringes Gewicht, kein Rosten. Hohe Lebensdauer. ›SNO-TREDS‹ werden in USA von führenden Reifenmarken verkauft und empfohlen, weil sie die Reifen nicht beschädigen. Wenn Sie jetzt mit ›SNO-TREDS‹ in den Winter fahren, werden Sie viele Leute beneiden!



Der Schaufelrad-Effekt der Vogelsang ›SNO-TREDS‹ gibt mehr Anzugskraft im Schnee.

VOGELSANG
SNO-TREDS
statt Winterreifen – sparen Geld!

Gratis! Senden Sie diesen Coupon an eine der genannten Anschriften und Sie erhalten ausführliches Informations-Material und Händlernachweise:

Kurt Vogelsang GmbH, Postfach 40,
D-6954 Hassmersheim, Tel. 06266/521-23
Kurt Vogelsang GmbH, Baumgasse 133,
A-1031 Wien, Tel. 0222/75 42 81-82
Kurt Vogelsang AG, Postfach 3743
CH-8603 Schwerzenbach/ZH, Tel. 01/8253181-83

ingnau: „Motorradfahren“.

Panne, bei der sie mit bedenklicher Routine in die Rolle des hilflosen Weibes schlüpft, um beim Montieren den Männern den Vortritt zu lassen. Neben dem offensichtlichen Anliegen der Autorin aber kommt erfreulicherweise die Welt am Wege nicht zu kurz. Sie liefert über weite Passagen des Buches einen zwar sehr locker, aber informativ geschriebenen Reisebericht, der im Tonfall einer jungen, motorradfahrenden Generation zum Nachmachen animiert. Diese Absicht unterstreicht ein Anhang mit Ratschlägen für motorradfahrende Weltenbummler.

Von Anne-France Dautheville, Verlag Scherz, München, Bern, 271 Seiten, DM 26,80.

Das Buch „Motorradfahren“ von Dr. Gerold Lingnau ist so klar geraten wie sein Titel. Der zweiradbegeisterte Motor-Redakteur der Frankfurter Allgemeinen erteilt hier handfeste Ratschläge aus der eigenen Praxis. Getreu dem Untertitel „und alles, was dazugehört“, reicht das Informationsangebot von der Kaufberatung über Bekleidungs-Empfehlungen, fahrtechnische Unterweisungen und Wartungstips bis hin zu einem Reiseratgeber. Wer immer die Absicht hat, motorisierte Zweiräder zu besteigen, sollte das Buch „Motorradfahren“ schon vor der Führerscheinprüfung gründlich gelesen haben.

Von Dr. Gerold Lingnau, Motorbuch-Verlag, Stuttgart, 182 Seiten, DM 24,—.

Fendt hat dafür gesorgt, daß Freizeit noch hübscher wird.

Bevor Sie zu einem neuen Caravan ja sagen, sollten Sie die Fendt-Modelle 77 gesehen haben. Unbedingt. Denn hübscher können Caravans nicht sein. Und besser auch nicht.

Zum Beispiel die Diamant-Modelle SL und SEL. Mit feinfühlig abgestimmten, altdeutschen Stilelementen, urgemütlichen Fensterschabracken und herrlich gemasertem Rüster-Edelholz.

Oder die neuen Saphir SL. Komplett-Caravans für preisbewußte Käufer. Für alle, die einen preiswerten, aber keineswegs billig ausgestatteten Wohnwagen suchen.

Für Freizeit gibt es ebensowenig eine Alternative wie für Fendt-Qualität. Überzeugen Sie sich bei Ihrem Fendt-Caravan-Händler. Am nächsten Samstag. Oder - lassen Sie sich den Fendt-Sammelprospekt kommen. Mit ausführlichen Informationen über 25 Modelle Jahrgang 77.

FENDT Caravans

Senden Sie mir umgehend den Farbkatalog über die neuen Fendt-Modelle 77.
Name _____ Vorname _____
Straße _____
Ort ( ) _____
☐ Nennen Sie mir den nächstliegenden Fendt-Caravan-Händler
102

Programm 77

X. Fendt & Co., Werk 3, Postf. 102
8854 Asbach-Bäumenheim

Frankreichs Mercedes

Ratschläge für Gebrauchtwagenkäufer: Peugeot 504.

Gebrauchtwagen Beratung

Gebrauchte Peugeot 504, speziell die seit April 1973 angebotenen L-Modelle mit dem 1,8 Liter 79 PS-Benzinmotor beziehungsweise dem 55 PS-Dieselmotor mit zwei Litern Hubraum, zählen auf dem Gebrauchtwagenmarkt zu den Raritäten und befinden sich ausgesprochen selten im Angebot der Händler. Der Grund: Die sparsamen französischen Limousinen erfreuen sich speziell bei Gastarbeitern einer großen Beliebtheit und werden relativ häufig ins Ausland verfrachtet.

Den guten Ruf der geräumigen französischen Limousinen haben jedoch nicht allein die während der Energiekrise auf den Markt gebrachten Sparmodelle mit dem L im Namenszug geprägt. Vielmehr zeichneten sich die im September 1968 vorgestellten 504-Modelle von Beginn an neben Sparsamkeit durch recht gute Verarbeitung aus und gelten vielerorts als „Frankreichs Mercedes".

Die beiden 504 L-Modelle unterscheiden sich neben den schwächeren Motoren auch im Fahrwerk von ihren stärkeren Brüdern. Anstelle der Einzelradaufhängung bei 504 GL (96 PS-Vergasermotor) und 504 TI (106 PS-Einspritzmotor) wurde bei den Sparmodellen die Starrachse des 404 eingebaut.

Der Peugeot 504 kam ziemlich ausgereift in den Handel. Gelegentlichen Ärger bereiteten anfangs jedoch die schlecht schließenden Türfenster und das Schiebedach, das ungewöhnlich starke Windgeräusche verursachte.

Häufigen Kummer gab es auch mit den Bremsen. Peugeot konnte zwar durch härtere Beläge (ab Baujahr 1972) die durchschnittliche Lebenserwartung der Scheibenbrems-Klötze von ca. 15 000 auf rund 40 000 km steigern, doch blieb die Handbremse ein kritischer Punkt. Sie wirkt bei GL und TI auf die hinteren Bremsscheiben und kann offensichtlich nicht von allen Werkstätten optimal eingestellt werden. Der TÜV bemängelte bei 14,2 Prozent aller sechs Jahre alten 504 die Wirkung der Handbremse.

Zu den zuverlässigsten Bauteilen zählt der Motor: 150 000 km ohne Überholung sind keine Seltenheit. Gelegentlichen Ärger bereiteten durchgebrannte Zylinderkopfdichtungen, defekte Wasserpumpen und die Auspuffanlage. Die zu Anfang der 504-Produktionszeit aufgetretenen zahlreichen Auspuffschäden waren auf die sehr weiche Lagerung des Motors zurückzuführen.

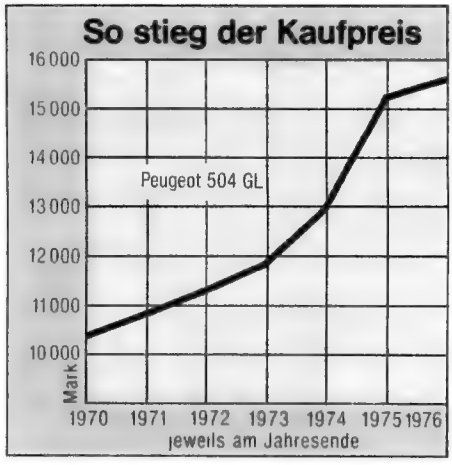
In Sachen Rost erwiesen sich die 504-Modelle zwar als weniger anfällig als der Peugeot 404, doch sollten Exemplare, die mehr als vier Jahre auf dem Buckel haben, kritisch betrachtet werden. Rostschäden sind vor allem an den Türschwellern, den Kotflügelkanten, der Auspuffanlage und an den Bremsleitungen zu beobachten. Modelle, die nach 1972 gefertigt wurden, schneiden hier besser ab, denn Peugeot verbesserte zu diesem Zeitpunkt das Lackierverfahren und versah die Radkästen und Teile der Bodengruppe serienmäßig mit einem Unterbodenschutz auf PVC-Basis.

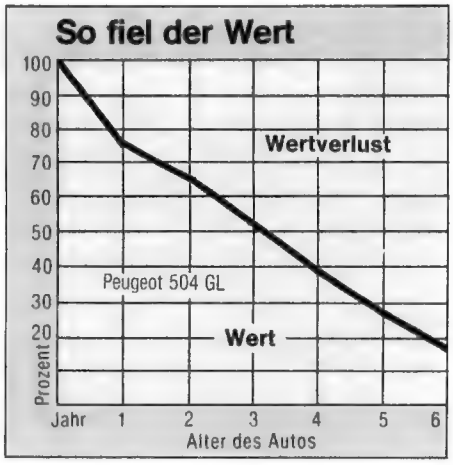
Klaus Wießmann

Das sind die häufigsten Mängel*

Mangel/Alter des Autos	2 Jahre		4 Jahre		6 Jahre	
Rahmen: Korrosion an tragenden Teilen	0,0	(0,1)**	0,6	(1,5)	5,8	(6,6)
Manschetten an Lenkgetriebe schadhaft	1,0	(0,3)	3,1	(0,9)	2,5	(1,6)
Lenkgelenke ausgeschlagen	0,5	(0,6)	1,8	(1,8)	4,1	(3,3)
Handbremse: einseitige Wirkung	8,9	(6,3)	11,9	(8,7)	14,2	(11,1)
Hintere Bremsleitungen korrodiert	0,8	(1,1)	6,0	(4,7)	10,1	(9,0)
Auspuffanlage schadhaft	5,2	(5,8)	5,9	(6,1)	6,7	(7,1)
Bremskraftverstärker defekt	0,2	(0,1)	0,4	(1,4)	0,6	(1,6)
Abgas: zu hoher Co-Anteil	6,7	(6,4)	6,5	(7,2)	–	

* aus TÜV-Auto-Report 1976; ** Angaben in Prozent (Durchschnittswerte in Klammern).





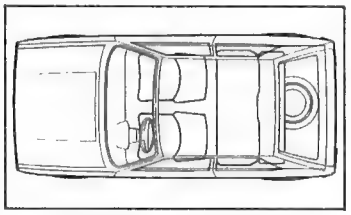
Nächste Beratung: Audi 80

Polo. Das Raumwunder.

„Für ein Dreimeterfünfzig-Auto wird innen viel Platz geboten – in der Disziplin ‚Kompaktheit' hat der Polo eine Bestnote verdient. Vier Leute können bequem und hinten mit ausgezeichneter Sitztiefe untergebracht werden." (Auto, Motor und Sport/Nr. 10/75)

Raum für Komfort.

Viele wundern sich, wenn sie zum ersten Mal in den Polo steigen. Denn er bietet von innen viel mehr Raum, als man ihm von außen ansieht. Sein Raumangebot kann sich sogar mit dem mancher Mittelklassewagen messen: 2,33 m² Sitzraumfläche. Das heißt: im Polo können 4 Erwachsene komfortabel sitzen. Er hat Platz für lange Beine und große Füße. Und bietet natürlich die nötige Ellenbogenfreiheit.



Die Sitzraumfläche des Polo.

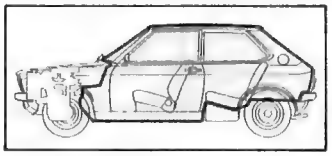
Kompakte Autos sind geräumig. Aber geräumige Autos sind nicht immer kompakt.

Der Polo ist ein Kompaktauto im besten Sinne des Wortes. Er nimmt wenig Platz ein. Zum Beispiel beim Parken. Und bietet viel Raum. Zum Sitzen. Und zum Beladen. Das erreicht er durch sein besonders günstiges Verhältnis von nutzbarem Innenraum zu seinen Außenabmessungen. Mit diesem Verhältnis ist er ein Musterbeispiel modernster technischer Konzeption.

Moderne Technik und gekonnte Bauweise vergrößern den Nutzraum.

Beim Polo ist die Technik an der richtigen Stelle. Sein Hochleistungsmotor ist quer eingebaut, um Platz zu sparen. Alle Antriebsaggregate sind platzsparend zusammengefaßt.

So konnte der gegebene Radstand optimal ausgenutzt werden. Und seine speziell entwickelte Koppellenker-Hinterachse ermöglicht trotz Kurzheck-Bauweise eine zweckmäßige und sicherheitsbetonte Anordnung von Reserverad und Tank.

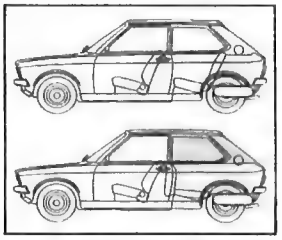


87% nutzbarer Innenraum.

So beansprucht die Technik im gesamten Raumangebot des Polo nur bescheidene 13%. Der Löwenanteil von 87% steht den Passagieren voll zur Verfügung.

Flexible Sitzkonstruktion erhöht den Raumnutzen.

In Deutschland fahren im Schnitt zwei Personen im Wagen. In dieser Situation läßt sich der Gepäckraum des Polo durch seine variable Sitzeinrichtung im Fond von 285 bis auf 900 Liter Fassungsvermögen vergrößern. Das ist wertvoller Nutzraum. Und die wagenbreite Heckklappe ermöglicht, diesen großen Raum bequem zu be- und entladen. Alles in allem hat der Polo so viel Raum anzubieten, daß man sich wirklich nur wundern kann.



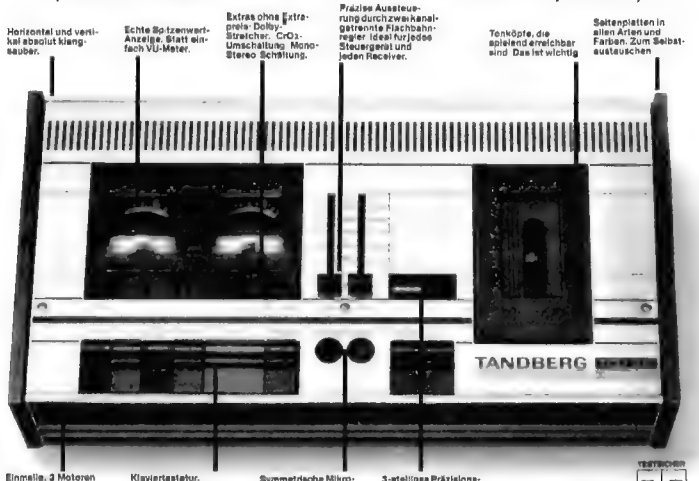
Der variable Gepäckraum.

Die Volkswagen Kredit Bank finanziert. Versicherungsschutz über den VVD.

Kurz und gut. Polo.

Der Testsieger

HiFi-Cassetten-Recorder Tandberg TCD 310.
Klangqualität wie vom Tonband.
(Nachzulesen im Heft 2/75 der Hifi-Stereophonie)



TANDBERG RADIO DEUTSCHLAND GMBH
4006 Erkrath 1 Heinrich-Hertz-Str. 24

DIE TANDBERG HIFI FAMILY

RECEIVER · BOXEN · TONBANDGERÄTE · CASSETTENRECORDER

Ein vielfältiger Beruf.
Lebendig. Zukunftssicher.
Polizeivollzugsbeamter im BGS.

Jungen tüchtigen Männern bieten wir den erlebnisreichen interessanten Beruf – Polizeivollzugsbeamter des Bundes. Mit der garantierten Sicherheit des Staates. Den technischen Ausbildungsbereich können Sie selbst wählen. Diese Auswahl bietet Ihnen nur der BGS und noch viel mehr:

- Zukunfts- und krisensichere Existenz als Beamter – auch auf Lebenszeit
- Bildungsmöglichkeiten: Erwerb der mittleren Reife oder der Fachhochschulreife
- Polizeifachliche Ausbildung in Theorie und Praxis
- Modernste technische Spezialausbildung
- Leistungsgerechte Dienstbezüge
- Polizeizulage nach einem Dienstjahr
- Freie Heilfürsorge und weitere soziale Vorteile

Beamte des BGS werden nicht zum Wehrdienst herangezogen.

Wir erwarten: Junge einsatzfreudige Männer zwischen 16 und 25. Mit Realschulabschluß oder einem vergleichbaren Schulabschluß. Oder Hauptschüler mit abgeschlossener Berufsausbildung.

Bundesgrenzschutz. Der lebendige Beruf fürs Leben.

Bitte schicken Sie mir alle Informationen und Bewerbungsunterlagen: **Coupon**

Name _____ Vorname _____ Alter _____ Schulbildung _____

Beruf _____ Straße _____ Wohnort (_____) _____

Bitte auf Postkarte kleben und schicken an: Informationsabteilung Bundesgrenzschutz
Rheindorfer Straße 198, 5300 Bonn 1

7/76 M

Im Namen des Volkes

Verkehrsurteile deutscher Gerichte.

Schadenersatz

Nicht alles wird bezahlt.

Wer unschuldig in einen Unfall verwickelt wird, kann mit Fug und Recht Schadenersatz verlangen. Dazu zählen unter anderem Verdienstausfall, Wertminderung des beschädigten Autos sowie eventuelle Arztkosten und Schmerzensgelder. Viele Betroffene allerdings gingen noch weiter: Sie verlangten einen „Stundenlohn" für den Zeitverlust, den sie bei der Bearbeitung der in solchen Fällen meist reichlichen Korrespondenz mit Anwälten und Krankenkassen in Kauf nehmen mußten.

Dem hat der Bundesgerichtshof nun einen Riegel vorgeschoben. In einem Zivilprozeß entschieden die Richter, daß ein Privatmann normalerweise (nach einem Schadensfall) keinen Anspruch darauf habe, für den Zeitaufwand finanziell entschädigt zu werden, der ihm dadurch entsteht, daß er sich – außerhalb des gerichtlichen Verfahrens – um die Wahrung seiner Entschädigungsansprüche bemüht. Ausnahmen gibt es nur, wenn für den Betroffenen ungewöhnliche Belastungen auftreten, die imstande sind, seine wirtschaftliche Existenz zu gefährden.

Bundesgerichtshof (VI ZR 98/75)

Anzeige

Die Behauptung, ein anderer sei gefahren, schützt nicht immer vor Strafe.

Die Erfahrungen von Polizei und Gerichten bestätigen, daß Autofahrer immer häufiger (nach einer Anzeige) versuchen, mit der Behauptung, sie seien zum fraglichen Zeitpunkt nicht selbst gefahren, der drohenden Bestrafung zu entgehen. Mit einem derartigen Fall hatte sich das Oberlandesgericht Celle zu beschäftigen.

Die Polizei hatte einen Autofahrer angezeigt, weil er einen anderen Piloten „in gefährlicher Weise behindert und genötigt hatte". Der Nötiger wurde zu einer Geldstrafe von 3000 Mark und zu mehrmonatigem Führerscheinentzug verurteilt, womit der Betroffene allerdings nicht einverstanden war. Er ging in die Berufung und bekam dort auch Recht: Da die Richter nicht mit Sicherheit beweisen konnten, daß er zum Zeitpunkt der Nötigung selbst gefahren sei, sprachen sie den Angeklagten frei.

Eine erneute Verhandlung vor dem Oberlandesgericht brachte indessen wieder ein anderes Ergebnis. Die Juristen in Celle hoben den Freispruch auf – mit der Begründung, daß es bei der Urteilsfindung keine mathematische Sicherheit geben könne. Wenn ein Richter nach bestem Wissen und Gewissen zu dem Ergebnis komme, daß der Angeklagte schuldig sei, müsse er ihn auch verurteilen.

Daran dürfe, so die Urteilsbegründung, auch die Tatsache nichts ändern, daß andere am Prozeß beteiligte Personen zu einer ganz gegensätzlichen Beurteilung des Falles gekommen seien. Theoretisch denkbare Zweifel an der Schuld des Angeklagten müßten bei der Urteilsfindung nicht berücksichtigt werden.

Oberlandesgericht Celle (1 Ss 1/76)

asa
das sind Deutschlands Autoradio-Spezialisten mit dem Service-Plus und den Minus-Preisen*

Augsburg
A.S.E. Autoradio. Sofort. Einbau
Wilhelm-Hauff-Str. 42
Parkhaus am Schwabencenter
Tel. 0821/557530

Berlin
Autoradio Wolf
Witzlebenstr. 26 · Tel. 030/3218001

Bremen
Autoradio Bremen
Waller Heerstr. 1–3
Tel. 0421/382504

Bremen
Autoradio Bremen
Schillerstr. 15–16 · Tel. 0421/325500

Erlangen
A.S.E. Autoradio. Sofort. Einbau
Gebbertstr. 54 · Tel. 09131/21301

Frankfurt
main radio
Kaiserstr. 40 · Tel. 0611/251096

Frankfurt
main radio
Main-Taunus-Zentrum
Tel. 0611/319473

Frankfurt
main radio
Nordweststadt-Zentrum
Tel. 0611/570931

Frankfurt
main radio
Bethmannstr. 50 · Tel. 0611/20021

Hamburg
Auto-Radio-Dienst
Wolfgang Wichmann
Koppel 97–99
Tel. 040/246712 + 247722

Hamburg
Hamburger Autoradiodienst
Humboldtstr. 6 (Parkhaus)
Tel. 040/225564, 2203322, 2209730

Hamburg
Hamburger Autoradiodienst
Langenhorner Chaussee 141
Tel. 040/505522

Hamburg
Car music shop
Hamburger Str. 1 (Friesenhof)
Tel. 040/226061

Damit Sie „Ihr" Autoradio finden, brauchen Sie die große asa-Auswahl und die vorbildliche Beratung. Probehören und Selbstbedienen erleichtern die Entscheidung. Soforteinbau, 12 Monate Garantie und der Austauschdienst im Reparaturfall sind weitere Vorteile der asa.

ITT Schaub-Lorenz TS 712 trimension : Autosuper, Cassetten-Abspielgerät und Verkehrsfunk-Decoder in einem. Leuchtet das gelbe Signallicht auf, strahlt der eingestellte UKW-Sender Verkehrsnachrichten aus. Auch bei leisem Ton wird jede Warnfunkmeldung automatisch lautstark übertragen. Und wenn Sie Cassetten-Musik hören, wird sie durch die Verkehrsdurchsage unterbrochen und anschließend automatisch fortgesetzt. Dieses Spitzengerät bekommen Sie bei Ihrem asa-Spezialisten incl. Einbausatz, Entstörung, Antenne und Montage zum phantastisch niedrigen Komplettpreis von nur DM **498,–**

*Die Preise der asa-Autoradio-Spezialisten sind noch günstiger als früher schon. Autoradios gibt es bei uns komplett mit allem Zubehör, Antenne, Entstörung und Montage schon ab DM 198,–.

Hamburg
Autoradio Altona
Lawaetzweg 8 (Parkhaus „frappant")
Tel. 040/3809438

Hannover
B. Prange
Osterstr. 59 · Tel. 0511/15903

Kiel
Kieler Autoradiodienst
Preußerstr. 20 · Tel. 0431/566452

Mönchengladbach
Hajo Halle
Odenkirchner Straße 35
Tel. 02161/46669

München
BOSL Parkhaus am Stachus
Adolf-Kolping-Straße 10
Tel. 089/593047

München
BOSL Parkhaus Marsstraße
Marsstr. 11 · Tel. 089/596377

Nürnberg
Küchler Autoradio
Tucher Str. 4 · Tel. 0911/224748

Nürnberg
Küchler Autoradio
Bucherstr. 111 · Tel. 0911/345454

Oldenburg
Kuhnt Autoradio–Funk–Autotelefon
Stubbenweg 15
Tel. 0441/33075 + 34246

Regensburg
A.S.E. Autoradio. Sofort. Einbau
Weissenburgstraße 22
Tel. 0941/57764

Stuttgart
Autoradio-Center GmbH
Lange Straße 18
Tel. 0711/291552-54 App. 20

Stuttgart
ABETZ KG
Hofener Straße 140
Tel. 0711/291552-54 App. 24

Stuttgart
ABETZ KG
Hegelstr. 48 · Tel. 0711/291552-54

Stuttgart
ABETZ KG
Seelbergstraße 14
Tel. 0711/291552-54 App. 21

Wuppertal
Hajo Halle
Röttgen 159 · Tel. 0202/707273

Wuppertal
Hajo Halle
Rott 40 · Tel. 0202/591503

Wuppertal
Hajo Halle Autoradio-Shop
Neumarktstr. 14 · Tel. 0202/456868

Würzburg
A.S.E. Autoradio. Sofort. Einbau
Rottendorfer Str. 1 · Tel. 0931/59986

asa - Autoradio - Spezialisten
31 mal in der Bundesrepublik

Geschäftsstelle:
Bayerstr. 5/V, 8000 München 2
Tel. 089/592666, Telex 0529164

asa

arbeitsgesellschaft **S**elbständiger **a**utoradio-Fachbetriebe mbH

Karate-King und Fummel-Fanny

Welche Leute in Autokinos gehen und was dort geboten wird.

Von Wiltrud Miethke

Manchmal geht es oben und unten ziemlich ungesittet zu.

Während Karateheld Bruce Lee auf der Leinwand mit stählernen Handkanten armdicke Hölzer zerlegt, Charles Bronson ein halbes Dutzend Mexikaner mit einer einzigen Kugel umnietet oder Filmsternchen Christel Hintermoser üppige Ein- und Ausblicke gestattet, kauen die Zuschauer lautstark an Pommes frites herum, ziehen Schuhe und Strümpfe aus und gelegentlich noch mehr, wobei kein Nebenmann sie stört, kein Nachbar sich beschwert und kein Neugieriger das Treiben unterbricht – denn sie sitzen im eigenen Wagen im Autokino.

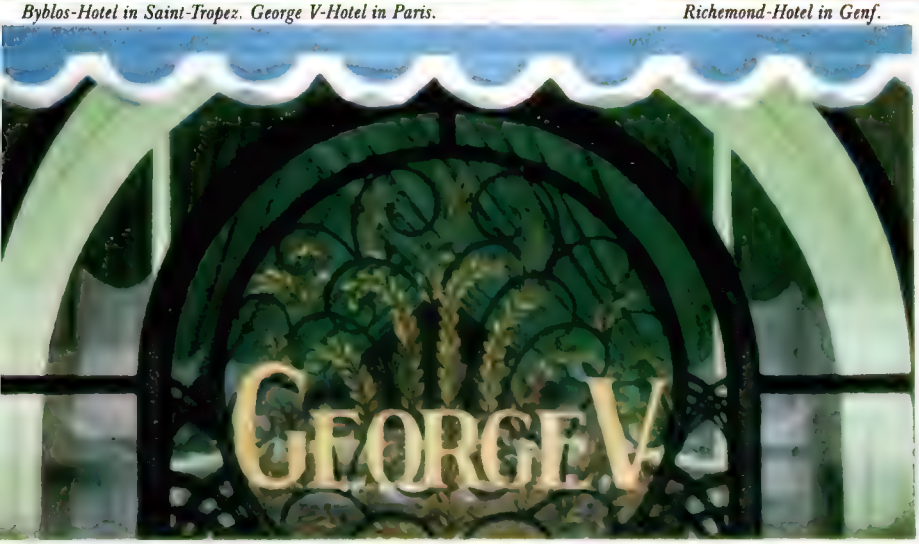
Das sind Stätten ganz besonderer Art. In Amerika, wo die Leute notfalls mit dem Taxi statt zu Fuß zum Zigarettenziehen eilen, entstanden sie zuerst: große Asphalt-Plätze mit weiß eingezeichneten Arealen, auf denen abends bis zu 1000 Straßenkreuzer parken, während auf der riesigen Beton-Leinwand der Streifen flimmert. ▷

Palm-Beach-Casino in Cannes.

Byblos-Hotel in Saint-Tropez. George V-Hotel in Paris.

Richemond-Hotel in Genf.

Eiffelturm-Restaurant.



Montreux-Palace in Montreux.

Cognac Bisquit. Genießer kennen ihn. Das ist das Wesentliche.

Fine Champagne V.S.O.P.

COGNAC **Bisquit**

HOPPECKE BATTERIEN

STARTSTARK LANGLEBIG WARTUNGSFREI

STARTSTARK

Innenliegende Zellenverbinder verhindern Spannungsverluste beim Starten und reduzieren die Kurzschlußgefahr.

LANGLEBIG

Durch spezielle Gitterlegierungsind Hoppecke-Batterien extrem langlebig. – Auch bei härtester Beanspruchung.

WARTUNGSFREI

Mit dem Hoppecke-AquaGen-System ist es erstmalig gelungen, Batterien wirklich wartungsfrei zu machen: Minutenschnell montiert, werden Hoppecke-Batterien und auch andere Fabrikate echt wartungsfrei. Hoppecke. Es gibt keine bessere Batterie. Denn Hoppecke ist in Forschung und Entwicklung immer vorn. Experten wissen das.

HOPPECKE-BATTERIEN IMMER STARTKLAR

Accumulatorenwerk Hoppecke, Carl Zoellner & Sohn · Barbarossaplatz 2, 5000 Köln 1, Tel. (02 21) 219016

Autokino

Was freilich bei den autoverwöhnten Amerikanern schnell ankam, bürgerte sich in der Bundesrepublik nur mühsam ein. Denn die Deutschen zogen es vor, den „Doktor Schiwago" oder die „Meuterei auf der Bounty" vom weichgepolsterten Kinosessel aus zu beobachten. Daß sie sich auch einen individuellen Lautsprecher oder im Winter sogar ein eigenes Heizöfchen vom parkuhrähnlichen Pfahl angeln und ins Auto klemmen könnten, war ihnen fremd.

Soft- und Hardware: Aus dem Programm eines Autokinos

Den Pächtern der mittlerweile 19 deutschen Autokinos blieb nichts übrig, als sich mit einschlägiger Soft- und Hardware ein spezielles Publikum zu schaffen. Von der „Dame mit den Tigerkrallen" über die „Bluthunde von Nevada" bis zu den „Heißen Lüsten wilder Frauen" nahmen sie alles ins Repertoire, was im Karate-, Western- oder Porno-Geschäft volle Kassen versprach.

Der Vorteil, sich für sechs bis acht Mark Eintrittspreis recht ungeniert benehmen zu können, zieht denn auch Zuschauer an, die von nachbarlicher Nähe wenig oder, je nachdem, besonders viel halten. Da sitzen Schwerhörige und Verliebte, Sitzriesen oder Nervöse, Zwergwüchsige oder Coltfanatiker abgeschirmt in ihren Blechzellen und genießen den Abend auf unterschiedlichste Weise.

So entschloß sich Walter Kennel, Tankwart und Karatefan, seine Lieblingsfilme nur noch in Autokinos zu betrachten, nachdem er in Normaltheatern mehrfach Ärger mit den Nachbarn bekam: Der Mann pflegt die vertracktesten Griffe sogleich an seiner Frau auszuprobieren, was diese mit Geduld erträgt. „Er hat", wie sie versichert, „mir noch nie weh getan."

Viel Platz braucht auch die Versicherungsangestellte Elisabeth Heil, die „immer dann, wenn es etwas Gutes gibt", mit ihrem Golf ins Autokino fährt. Denn auch in steil ansteigenden Sitzreihen konventioneller Kinos wurden ihre Visionen von Rund-, Lang- oder Dickschä-

deln verdeckt: Die Dame ist 1,57 Meter klein. Freilich finden Elisabeth Heils Hoch-Zeiten auf eigenem Gestühl nur selten statt, was, wie sie meint, „wohl mit dem Programm zusammenhängt".

Die meist schwachsinnig abgekurbelten Karate-Streifen – ständig wollen ein paar Böse einem Edlen ans Leder, was einen permanenten Vorwand für wilde Fußtritte und wirbelnde Körper liefert – begeistern hingegen Franz Brinzing, einen diplomierten Baustatiker. Der Streßgeplagte, der am Tage über Zahlen und Formeln brütet und sonst keineswegs der leichten Kost zugetan ist, fährt nach eigenem Bekunden „mindestens einmal die Woche" auf den Freilichtplatz – um abzuschlaffen.

ausschließlich in solche Filme, in denen möglichst viele Autos möglichst wilde Verfolgungsjagden liefern und das Blech en gros verbeult wird. Dann umklammert der Eigner eines frisierten NSU TTS das Steuer und erlebt die dramatischen Szenen mit, indem er synchron kuppelt, bremst und schaltet. „Wo kann man schon auf der Straße so fahren?", fragt Mühlbradt mit unwiderlegbarer Logik.

Eher um Akt als um Aktion geht es zumeist in den Spätvorstellungen, die zwischen 22 und 23 Uhr beginnen. Immer dann, wenn weibliche und männliche Akteure, die ihre augenscheinlichen Vorzüge an unterschiedlichen

Stellen, aber kaum im Kopf haben, bemerkenswert schwachsinnige Lust-Spiele veranstalten, ist Erich Schätz dabei.

Dann lehnt er sich in seinen Daimler-Sessel zurück, steckt eine Pfeife an und schaut „gelangweilt zu, weil die Filme nämlich alle ziemlich blödsinnig sind, aber hervorragend geeignet, um mich von meinem Tageskram abzulenken". Von welcher Qualität jene fernöstlichen Thriller sind, beweisen schon die Programm-Ankündigungen. Unter Mißachtung jeglicher Grammatik-Kenntnisse heißt es beispielsweise: „Von Lu Fu spricht man bald als der unbesiegbare Karate-King."

Der Friseur, dem „es abends langweilig ist", weil seine Frau „viele Hobbys hat und dauernd mit den Freundinnen tratscht", ist zuverlässiger Kunde im Autokino und besitzt sogar einen Stammplatz für seinen Mercedes. Nach dem Grund für seine Dauer-Schau der quellenden Damen und hageren Herren befragt, gibt er augenzwinkernd zurück: „Prima Gelegenheit."

Den Installateur Werner Mühlbradt hingegen zieht es

Für was, das ließ er offen.

SWF startet die Aktion Testwischer

Wir suchen 1000 Wischblatt-Tester.

Nachtfahrten mit Regen, Schnee, Schmutz – jetzt beginnt für den Autofahrer die Zeit der Sichtprobleme. Ihre Wischblätter haben im Sommer durch Hitze, Staub und Insekten stark gelitten. Zu Ihrer Sicherheit brauchen Sie jetzt neue SWF-Wischblätter. Erleben Sie den Unterschied. Auf unsere Kosten. Wir suchen 1000 Wischblatt-Tester. Es ist ganz einfach. Sie schreiben uns, daß Sie sich an der Aktion Testwischer beteiligen möchten. Wir stellen Ihnen ein Paar SWF-Wischblätter kostenlos zur Verfügung. Und Sie teilen uns wieder Ihre Erfahrungen anhand der beigelegten Testkarte mit. Gehen bei uns mehr als 1.000 Testkarten ein, entscheidet das Los über die Teilnahme. Einsendeschluß ist der 30. 11. 1976. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Deshalb sollten Sie sich immer für SWF-Wischblätter entscheiden:

SWF-Wischblätter sind ein deutsches Markenprodukt. Deshalb ist SWF bei vielen internationalen Automobilherstellern Erstausrüster in Wischblättern und Scheibenwisch-Anlagen. SWF-Wischblätter haben die Allwetter-Spezial-Gummimischung, das ausgeklügelte Profil mit den messerscharfen Kanten und die überlegene Mechanik.

SWF sichtbar besser WISCHBLÄTTER

Ausschneiden, auf Postkarte kleben und an SWF, 7120 Bietigheim, Postfach 135, senden.

Testkarte: A

Ich möchte mich an der SWF-Aktion Testwischer beteiligen:

Name:

Straße: PLZ/Ort:

Fahrzeugtyp: Monat und Jahr der Erstzulassung:

Männer hobby Golf

Lieben Sie Handicap?

Was es bringt, was es kostet, wo man es lernt.

Es gibt kaum eine bessere Chance, Sport zu treiben und dabei wichtige Leute kennenzulernen, als Golf. Es gibt zugleich über kaum eine Sportart so viele falsche Behauptungen wie über Golf: der Sport sei nur für Millionäre, die Clubs nähmen nur feine Leute.

Der Witz ist englisch: Zwei Siebzigjährige spielen in Schottland bei strömendem Regen Golf. Da kommt ein Trauerzug vorbei. Einer der Spieler bleibt stehen, nimmt seine Mütze ab und hält sie nach angelsächsischer Art vors Herz. Als der Leichenzug vorüber ist, setzt er seine Mütze wieder auf und spielt ungerührt weiter.

Darauf der andere: „Sie haben verdammt viel Pietät." Der Gelobte tut verwundert: „Wieso Pietät? Ich war schließlich 50 Jahre mit ihr verheiratet, mein Gruß war das einzige, was ich noch für sie tun konnte."

Der Witz sagt mehr über Golf und Golfspieler als alle Lehrbücher. Der Witz zeigt nämlich:

- Golf ist ein englischer Sport, das heißt: Er hat viele und komplizierte Regeln;
- Golf kann in jedem Alter gespielt werden, das heißt: Wenn einer alt ist, spielt er immer noch;
- Golf kann bei jedem Wetter gespielt werden, das heißt: Es gibt gar kein schlechtes Wetter, es gibt nur falsche Kleidung;
- Golfspiel wird leidenschaftlich betrieben, das heißt: Wer es anfängt, hat auch für die engste Verwandtschaft keine Zeit mehr.

In anderen Ländern ist Golf nicht – wie in Deutschland – als Sport für Snobs und reiche Leute verschrien, sondern Volkssport. In England zum Beispiel zählen die 2000 Clubs rund zwei Millionen Mitglieder. Amerika hat 15 Millionen Golfer. In Japan wird Golf sogar in Fußballstadien und an den schmalen Ufern von Flüssen und Kanälen gespielt. Dagegen ist die Bundesrepublik für den Sport mit dem kleinen weißen Ball schieres Entwicklungsland: Die 137 deutschen Clubs haben nur 32 500 Mitglieder.

Golf leidet in Deutschland unter bisher unausrottbaren Vorurteilen: Golf sei ruinös teuer, und die exclusiven Clubs nähmen nicht jeden auf, und wen sie aufnähmen, ließen sie kräftig zur Ader. Das erste Vorurteil ist falsch, das zweite auch nicht richtig.

Zeichnung: Kupke

Es gibt teurere Sportarten als das Golfspielen. Segelboote kosten in spartanischer Ausführung mehr als 7000 Mark, Liegegebühren bis zu 200 Mark im Monat sind üblich. Ein Reitpferd – rund 300 000 Deutsche halten sich eigene Freizeit-Rösser – kostet mindestens 8000 Mark, die Vollverpflegung für ein Pferd mit Unterbringung und Pflege muß monatlich mit rund 500 Mark angesetzt werden.

Golf ist billiger als Segeln im eigenen Boot oder Reiten auf eigenem Pferd. Wer Mitglied in einem deutschen Golfclub werden will, muß mit diesen Ausgaben rechnen:

- Einmalige Aufnahmegebühr, als Spende deklariert, ab 2000 Mark, die als Beitrag zur Sporthilfe in der Regel von der Steuer abgesetzt werden kann;
- Jahresbeitrag rund 650 Mark;
- Ausrüstung etwa 2000 Mark.

Viele möchten golfen, aber die meisten Interessenten haben flinke Alibis zur Hand, um zu begründen, warum sie es dennoch nicht versuchen. Die häufigste Ausrede ist: Die deutschen Golfclubs seien allesamt überfüllt und führten Wartelisten wie Mercedes-Benz. Weil nirgendwo freie Mitglieder-Plätze existieren, gäbe es ja doch keine Chance zum Spielen.

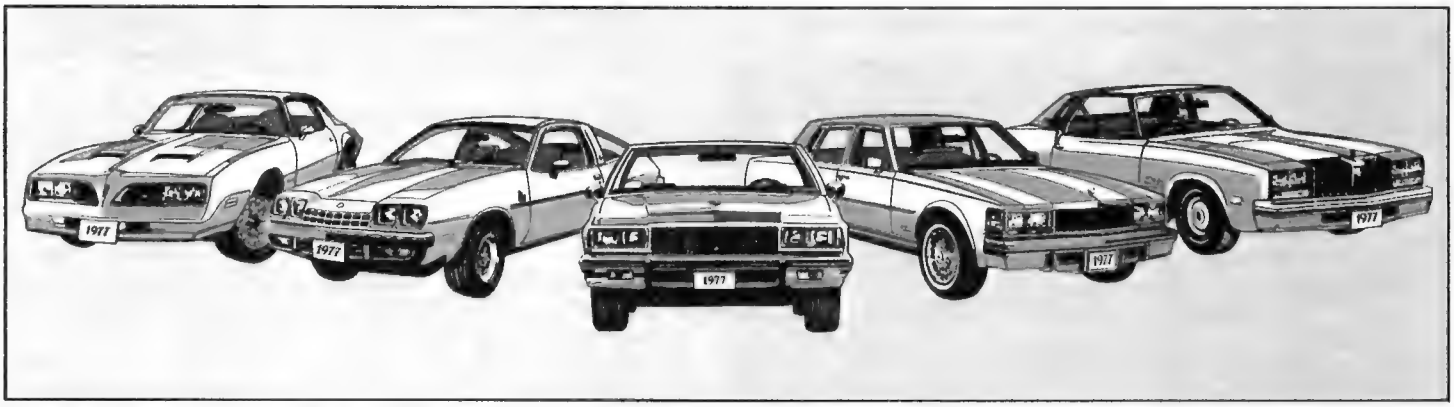
Wer golfen will, sollte sich nach seinem nächstgelegenen Golfclub – siehe Karte im Handbuch „Golf in Deutschland" – umsehen und sich dort erkundigen, ob noch Mitglieder aufgenommen werden – ein Anruf bei einem Club genügt.

Fast alle jungen Clubs oder alte Vereine, die ihre Anlagen ausbauen, nehmen Mitglieder auf – zum Beispiel der Golfclub Essen-Heidhausen, der gerade seinen 18-Loch-Platz fertiggestellt hat, oder der neue Verein in Donaueschingen, der vom Start in diesem Jahr weg über einen 18-Loch-Platz verfügt. ▷

Jetzt sind sie da! Die '77er Amerikaner von General Motors.

Wenn Sie glauben, alle amerikanischen Wagen seien zu groß und zu teuer, dann können wir Ihnen eine angenehme Überraschung bereiten. GM hat Ihnen nämlich eine Riesenauswahl der verschiedensten Modelle und Typen zu bieten: sportliche Coupés, bequeme Kompaktwagen, Luxuslimousinen, praktische Kombiwagen und noch viele andere. Für jeden Geschmack, jeden Bedarf und jede Brieftasche ist ein Wagen da. Zur Grundausstattung gehören fast immer Getriebeautomatik, Servolenkung und Servobremsen. Wenn Sie noch mehr Komfort und Bequemlichkeit wollen, dann bekommen Sie jederzeit Klimaanlage, automatisch verstellbare Sitze, automatische Geschwindigkeits-Regelung und viele weitere Extras zu besonders günstigen Preisen.

Wenn's um Auswahl, Preiswürdigkeit und Service geht, dann lohnt sich ein Besuch bei Ihrem offiziellen GM-Händler.



Sportliche Coupés
Der Pontiac Firebird und der Chevrolet Camaro sind nicht zufällig die beliebtesten Amerikaner in Europa.

Rassige Kompaktwagen
Da sind zum Beispiel der Buick Skyhawk und der Chevrolet Monza.

Die Großen in neuem Styling
Den klassischen amerikanischen Komfort in neuem Gewand finden Sie im Chevrolet Caprice und Impala.

Die klassischen Luxuslimousinen
Zur amerikanischen Crème de la Crème zählen der Cadillac Seville und der Oldsmobile 98. Diese Namen sind schon fast Legende.

Außergewöhnlicher Luxus
Zum Beispiel der Oldsmobile Cutlass, der neue Maßstäbe bezüglich Komfort und Fahrkultur setzt.

American cars by General Motors

CHEVROLET
PONTIAC
OLDSMOBILE
BUICK
CADILLAC

GM

Informieren Sie sich jetzt bei:
Herbert Schultze, Automobile OHG, Kurfürstendamm 152, 1000 Berlin 31 · Opel Dürkop, Helmstedter Straße 60, 3300 Braunschweig · Horst Baecker Automobile, Auf dem Reuterhamm 11, 2850 Bremerhaven · Helmut Stratemann & Co., Kaiserstraße 182/190, 4600 Dortmund · Auto-Becker, Suitbertusstraße 150, 4000 Düsseldorf · Autohaus Georg von Opel KG, Mainzer Landstraße 330/360, 6000 Frankfurt a. M. · Südbadische Automobil OHG, K. Haberbusch–W. Schulz, Schulz und Meister, Bettakerstraße 1, 7800 Freiburg · Ernst Dello & Co., Nedderfeld 91, 2000 Hamburg 54 · Autohaus Kassel GmbH, Schönfelder Straße 5/7, 3500 Kassel · Opel Fröhlich, Autohaus Fröhlich KG, Moselring 31/33, 5400 Koblenz · Automobil AG, Oskar-Jäger-Straße 97, 5000 Köln 30 · Autohaus L. Spitzer, Neckarelzer Straße 19, 6950 Mosbach · Johann Häusler & Co., KG, Maximiliansplatz 8, 8000 München 2 · Autohaus Fritz Kiffe, Am Hawerkamp 1, 4400 Münster · Auto-Kropf KG, Deutschherrnstraße 1/7, 8500 Nürnberg · Gebr. Oesterlein, Färberstraße 58, 8500 Nürnberg · Autohaus Dechent GmbH, Mainzer Straße 168, 6600 Saarbrücken · Auto-Staiger GmbH, Nordbahnhofstraße 25, 7000 Stuttgart N,
und weiteren 44 offiziellen General Motors Verkaufs- und Kundendienststellen in ganz Deutschland!

Golf

Kein Golffreund, der nicht auf Anhieb von einem Club als Mitglied eingeschrieben wird, sollte verzweifeln. Es gibt viele Möglichkeiten für Anfänger, den Sport zu erlernen und dann als Fortgeschrittener in einem Club willkommen zu sein. Beispiele: zahlreiche Hotels und Kurzentren im In- und Ausland besitzen eigene Plätze, die ihren Gästen zur Verfügung stehen – so auch der Drei-Loch-Platz des Hotels Hilton in Düsseldorf.

Die Übungsstunde bei einem Golflehrer kostet etwa 16 Mark (einschließlich zwei Mark für 60 Golfbälle). Nach etwa zehn Übungsstunden ist der Anfänger so weit, daß er sich auf den Golfplatz wagen kann. Anfänger, die Clubmitglieder sind, erhalten nach einem solchen Übungsstundenblock die „Platzberechtigung" – sie dürfen auf dem Golfrasen spielen.

Der erste öffentliche Golfplatz in der Bundesrepublik wurde kürzlich in Waldkirchen im Bayerischen Wald erschlossen, er gilt als einer der schönsten. „Öffentlich" heißt, daß man nicht Mitglied eines Clubs zu sein braucht, um hier spielen zu dürfen. Der Platz hat neun Löcher – das heißt: Die Länge der Spielbahn beträgt rund drei Kilometer – und darf sogar von Kindern, die dann die Hälfte einer Benutzungsgebühr für einen Tag – „green-fee" genannt – zahlen, bespielt werden. In einem Prospekt wird versprochen: „Hier kann man Golf als Familiensport betreiben."

Gespielt wird nach den Regeln des Royal and Ancient Golf Club of St. Andrews, dem ältesten Golfclub der Welt, auf dessen Bahnen – „fairways" genannt – schon der Schottenkönig Jakob II. den Ball schlug. King Jakob gilt bei den Golfern als der erste Golfprofi der Welt: Er schlug um 1660 – für Geld, versteht sich bei einem Engländer – den Ball im Spiel gegen seine Edelleute oft 200 Meter weit, auch heute noch eine respektable Länge.

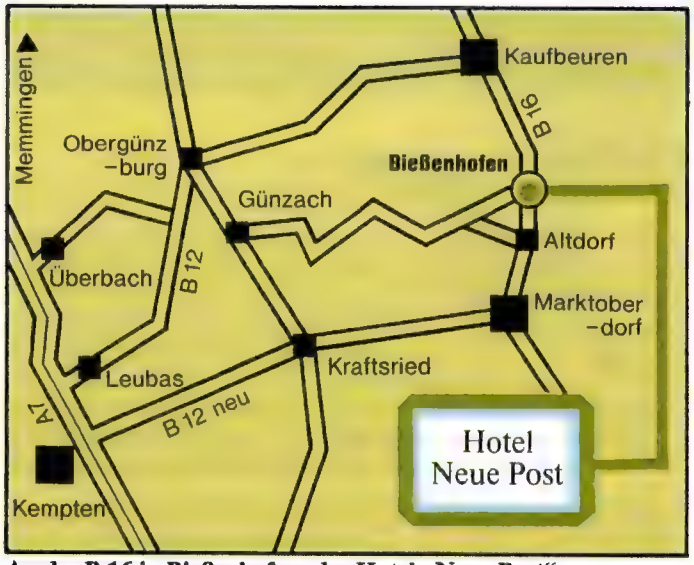
Caddy-Wagen mit Schlägerset: Golfausrüstung von Dunlop

Die heutigen Profis – alle Golflehrer sind Professionals, kurz „Pros" genannt, und verkaufen Golfausrüstungen in einem „Pro-shop" – kassieren als Weltklasse im Jahr bis zu einer Million Mark Prämien und sind zumindest in den USA als Sportler so populär wie Fuß-

Fortsetzung auf Seite 138

Über den Gaumen gepeilt

Tip für Autofahrer unterwegs:
Hotel „Neue Post" in Bießenhofen



An der B 16 in Bießenhofen: das Hotel „Neue Post"

Als erstes braucht der Autofahrer, den der Hunger überfällt, fast detektivischen Spürsinn, um das Dorf zu finden.

Wenn man auf der Bundesstraße 16 durch Bießenhofen fährt, liegt das Hotel „Neue Post" ganz unauffällig, beinahe ein bißchen trist, direkt an der Hauptstraße, die hier Füssener Straße heißt.

Doch Kenner wissen es längst: Hinter der grauen Fassade verbirgt sich ein Feinschmeckerlokal allerersten Ranges. Es ist hell, hübsch und geschmackvoll eingerichtet. Chefkoch Wolfgang Schultes ist einer der Unauffälligen, der die Gabe hat, ein schlichtes Omelett zu einem schaumigen Gedicht zu machen.

Alles, was er zubereitet, ist locker und duftig. Ein Hauch von Schweiz, ein paar Gramm Elsaß, wo einige solcher Kochzauberkünstler wohnen, dazu eine große Portion Phantasie und Gespür haben Schultes Küche berühmt gemacht. Molossol-Kaviar ist ebenso auf der Karte zu finden wie das „Hammelkotelett Provencale", das mit altem Armagnac übergossen wird, oder die Salzburger Nockerln. Übrigens kann man einige feine Köstlichkeiten mit nach Hause nehmen.

Auf der Speisekarte steht jeweils in Klammern die Dauer der Zubereitung. Das ist recht sinnvoll; man kann sich nämlich derweil durch die schier unendliche Weinkarte trinken. Auf ihr ist jedes Weinland mit seinen besten Marken vertreten; es ist unmöglich, sie aufzuzählen. Jedenfalls ist es anzuraten, einen wohlgefüllten Geldbeutel dabeizuhaben.

Übrigens: Nicht nur gut essen kann man in der „Neuen Post", sondern auch in hübschen, hellen und modernen Zimmern wohnen. Telefon: 0 83 41/85 25. *ALG*

Kredit Bank

Audi

Die Bank für Volkswagen und Audi Fahrer

- Wir finanzieren alle Neuwagen des Volkswagen und Audi Programms.
- Wir finanzieren jeden Gebrauchtwagen, den Sie von einem Volkswagen und Audi Partner kaufen.
- Wir finanzieren Zubehör und Mehrausstattungen – vom Radio bis zur Automatik.
- Wir finanzieren Reparaturen ab DM 300,–, die von einem Volkswagen und Audi Partner ausgeführt werden.
- Wir finanzieren Versicherungsprämien von der Kfz.-Haftpflicht bis zur Vollkasko.
- Wir finanzieren Kredit-Sicherheit durch eine Restschuldversicherung für den Krankheits- oder Todesfall.

Und daß jeder Finanzierungs-Wunsch schnell, unbürokratisch und diskret erfüllt wird, ist selbstverständlich.

Informieren Sie sich bei Ihrem Volkswagen und Audi Partner.

HiFi-Stereo

traumhaft günstige Superpreise

SHURE 70 E Hochwertige HiFi-Diamantnadel nur **68.-**

SHURE V 15-III Hochwertiges HiFi-Magnetsystem nur **168.-**

GARRARD SP 25 HiFi-Spieler mit SHURE M 75 Magnetsystem, Zarge u. Haube nur **178.-**

MARANTZ Superscope CD 301 Stereo-Cassetten-Deck nur **298.-**

AKAI 1722 W Tonbandmaschine 4-Spur 9,5 + 19 cm/sec., 2 × 5 W-Vorverst. nur **558.-**

PIONEER SX 300, 30 Watt-Komplett-Anlage m. PL 12 D HiFi-Spieler + 2 PIONEER HiFi-Boxen weiß, Schleiflack nur **798.-**

PIONEER-Paket, TX 5300 HiFi-Tuner, SA 5300 Verstärker 2 × 20 W, CTF 2121 DOLBY Cassetten-Frontlader nur **1198.-**

Sonderprospekt anfordern! Versand per Nachnahme bis DM 1000,— oder mit Vorkasse. Volle Werksgarantie. Originalverpackte Geräte.

HiFi-Center
Versand, Holzgraben 5–7
6000 Frankfurt/Main

Talbot-Spiegel – klassisches Original!

(nur echt mit grün-schwarzer Linsen-Marke Talbot Berlin)

- mit rundem, ovalem oder rechteckigem Kopf (Bild)!
- zeigen in einem ungeteilten Bild 2 bis 3 Fahrspuren zugleich – daher ideal auch für rechts!
- ganz aus bruchfesten NE-Metallen, anerkannt langlebig, waschanlagen-sicher feststellbar!
- und dazu: bildschöne Zierde selbst für kleine Wagen!

Informationsmaterial kostenlos vom Alleinhersteller:
Talbot + Co., Eberstraße 80, D-1000 West-Berlin 62 (US-Sektor)

Schleppseil-Kauf:

Augen auf ob APA drauf.

APA steht für Qualität!

Autofunk

Der neue Freizeitspaß. Mit hohem Nutzeffekt, z.B. geschäftlich. Oder bei Pannen. Gebühren- und genehmigungsfrei. KA 9012 L. Das Funksprechgerät der Spitzenklasse. Für jedermann. Unterlagen und Bezugsquellennachweis kostenlos.

Kaiser electronic GmbH
Neurottstr. 21, 6909 Walldorf/Baden

PEWAG

Die neue Generation
● TÜV-geprüft ●

- mit Greifgliedern aus Formstahl (Patent)
- Nickel-Mangan legierter Feinkorn-edelstahl
- lange Lebensdauer
- beidseitig befahrbar
- optimale Antriebs- und Bremswirkung
- Schnellmontage durch PEWAG-Einhand-haken (Patent)

Bezugsquellennachweis
PEWAG-Schneekettenimport
M. Leske, Lucile-Grahn-Str. 40
8000 München 80, T. 0 89/47 98 58

NEU ★★★★★★ AUS DEN ★ USA ★

MIT BOURBON WHISKY GETRÄNKT 4×FERMENTIERT DESHALB BESONDERS

RAM ROD

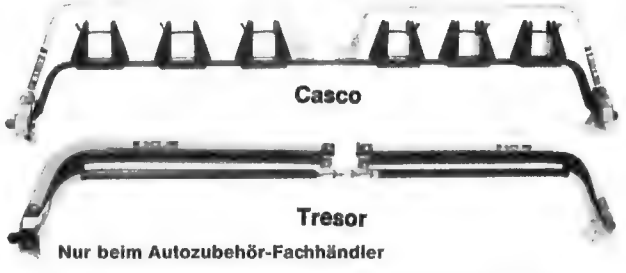
MILDE CIGARREN

GRATIS-COUPON

MIT DIESEM COUPON ERHALTEN SIE BEI IHREM FACHHÄNDLER EINE RAM ROD CIGARRE

ECKEL-Skihalter

modern, funktionell, sicher



Nur beim Autozubehör-Fachhändler

Neutrale Testergebnisse beweisen: Eckel-Skihalter sind in allen entscheidenden Punkten empfehlenswert. ADAC- und TÜV-geprüft. Information: Heinr. Eckel, Dachauer Straße 233, 8000 München 19.

Kompletter Innenraumkomfort mit System bei K- und R-Linie: Teppichböden in attraktivem Design, edelholzfurnierte Möbel,

Distanz zum Üblichen

Ruf-Federkern-Polster, komplettes Küchencenter, Truma-Thermostat-Gasheizung, um nur ein paar Ausstattungs-Merkmale zt zu nennen.

Selbstverständlich wird Schweikert-Komfort mit hochwertigem Sicherheits-System kombiniert: Hahn-Fahrwerk mit Drehstab-Federachse. Hahn-BAN-Sicherheits-Bremsanlage.

Schicken Sie mir Ihr großes großes Informations-Paket.

Name _____

Straße _____ Ort _____

SCHWEIKERT – mehr als Camping

Ausschneiden und einsenden an Schweikert, Postfach 29/4, 7174 Ilshofen

B&P

Weiße Monate auf der grünen Insel

Reisetip: Winterferien in Irland mit mildem Klima und niedrigen Preisen.

Wer nie aus Irland herausgekommen ist, weiß nicht, wie Schnee aussieht. Auf der grünen Insel regnet es zwar im Winter, aber Schnee gibt es sehr selten. Daran ist der Golfstrom schuld, dessen Warmwasserheizung Irland umströmt und für milde Temperaturen sorgt – auch in den kältesten Monaten. Natürlich: Sommerwetter darf man nicht erwarten. Aber frischen, würzigen Wind. Mehr und mehr wird Irland deshalb eine Gegend für Winterurlauber, die nicht zimperlich sind und wissen, daß es am Abend überall einen Pub und irischen Whiskey gibt.

Überall Pubs: Torflandschaft in Irland

Das erste Angebot deutscher Veranstalter stammt von DER. Man reist im eigenen Auto auf der Fähre Le-Havre-Rosslare an und findet die Hotels der Gruppe „Irish Welcome" als Quartier vor.

Am zweckmäßigsten läßt man sich von jedem Hotel gleich das nächste reservieren – damit man auch ein Bett vorfindet. Dies allerdings ist im Winter kein Problem. Eine Woche kostet 576 Mark pro Person – eingeschlossen die Hin- und Rückreise auf der Fähre und die Übernachtungen mit ausgiebigem irischem Frühstück. Dieser Preis gilt, wenn man zu zweit reist: Zwei-Bett-Kabine auf der Fähre, Doppelzimmer im Hotel.

Auch die beiden anderen Angebote sind jeweils für die Teilnahme von zwei Personen kalkuliert. Beispielsweise das Angelprogramm vom Reisebüro Jäger in Frankfurt. Man reist mit einer Linienmaschine ab Düsseldorf in das Angelgebiet der Midlands. Die Hechtwässer jener Gegend sind hervorragend. Die Kosten für Vollpension, Leihwagen, Angelgebühren: 676 Mark pro Woche.

Die Irische Zentrale für Fremdenverkehr in Frankfurt, Münchner Straße 8, gibt Auskünfte und Tips über eine ganze Reihe weiterer Möglichkeiten – darunter auch für Golfspieler, Wanderer, Reiter und schlichte Faulenzer.

Rolf Lohberg

Christbaum an der Nordsee

Reisetip: preiswerte Wohnungen an der deutschen und dänischen Küste.

Die Ärzte empfehlen einen Winterurlaub an der Nord- oder Ostsee seit Jahren. Warum diese Empfehlung? Erstens, weil das Reizklima im Winter der frischen Brise wegen doppelt wirkt. Der Organismus reagiert mit Aktivität, erhöhtem Wohlbefinden und Durst auf Aquavit.

Zweitens, weil viele Beschwerden – auch solche, die man noch gar nicht erkannt hat – automatisch bekämpft werden: Erkrankungen der Luftwege ebenso wie Allergien, Hautprobleme genauso wie Erschöpfungszustände.

Zwei Wochen Winter an der See wirken wie eine Kur – die erholsame Langeweile, die mit vielen Kuren verbunden ist, eingeschlossen.

Inzwischen wird in rund 150 Kurorten an der deutschen Nord- und Ostseeküste auch im Winter Abwechslung und Unterhaltung geboten – in Fischerkneipen und Schlemmerlokalen, mit Teestunden und bei Kerzenlichtpartys, in Spielkasinos und über Weihnachten und Neujahr bei einer Reihe von Bällen. Besonders Dänemark ist für einen solchen See-Winter empfehlenswert. So auch für Liselotte John von Scharnow, Deutschlands erfahrendste Ferienwohnungsvermittlerin, die das Nachbarland als Sondertip preist. In Dänemark findet man – beispielsweise in Blokhus oder in Hirtshals – schön gelegene Appartements für 336 Mark die Woche (über Weihnachten/Neujahr und für sechs Personen). In Klegod kann man Landhäuschen haben, die (für fünf Personen) wöchentlich 226 Mark kosten.

Touropa bietet im Ferienzentrum „Weißenhäuser Strand" an der Ostsee über Weihnachten Appartements zum Wochenpreis (vier Personen) von 354 Mark. Nach Neujahr gibt es Discount: drei Wochen zum Preis von zwei. Und N-U-R vermittelt Appartements in den Wohntürmen von Burg auf Fehmarn zum Winter-Spottpreis von sage und schreibe 432 Mark für sechs Personen und vier Wochen.

Axel Rothe

Bilder: dpa

Preiswerte Weihnachten: Landhäuser an der Ostsee

Versichern Nicht verunsichern

Als größte private Krankenversicherung haben wir ein komplettes, übersichtliches Versicherungsprogramm geschaffen, das für jeden verständlich ist. Mit modernen 100%-Versicherungen. Damit von vornherein klar ist, womit Sie rechnen können. Klipp und klar sehen Sie jetzt, was es heißt und kostet, privat versichert zu sein.

Wir möchten, daß Sie versichert sind. Nicht verunsichert.

DKV **DEUTSCHE KRANKEN-VERSICHERUNG**
HAUPTVERWALTUNG 5000 KÖLN 41 · AACHENER STRASSE 300 · TELEFON: 5781

Nicht durchdrehen – bei Schnee, Eis und Schlamm

Snowgrip

in 30 Sekunden am Rad, auch bei festsitzendem Fahrzeug. - **Jetzt auch für Reifenbreite 195/205!**

Ideal für extreme Steigungen und Gefallstrecken:
Snowgrip-Zusatzbügel
durch 8 Arme optimale Greif- und Bremswirkung ▸
Bezug über den Fachhandel – Nachweis:
Hans Herrmann, Auto-Technik, 7032 Sindelfingen 6
Telefon 07031/32071

Die Jahresbände.

Stellen Sie sich Ihre auto motor und sport-Jahresbände zusammen. Bestellen Sie jetzt die attraktiven auto motor und sport-Sammelmappen aus Lederimitat und Goldprägung und dem praktischen Stäbchenmechanismus. Drei Stück haben Platz für alle 26 Ausgaben eines Jahres.

Wenn Sie Ihre 26 auto motor und sport-Ausgaben vom Buchbinder binden lassen möchten, liefern wir Ihnen gern zwei passende Einbanddecken dazu.

Bestellschein

An MOTOR-PRESSE STUTTGART
Postfach 1042 · 7000 Stuttgart 1

Liefern Sie bitte:

_____ Einbanddecke(n) für auto motor und sport 1976 zum Preis von je DM 5,30 + DM 2,– Porto.

_____ Einbanddecke(n) der zurückliegenden Jahrgänge 19 ___ , 19___ ,
zum Preis von je DM 5,30 + DM 2,– Porto.

_____ auto motor und sport-Sammelmappe(n) für 12 Hefte zum Preis von je DM 6,80 + DM 2,– Porto.

☐ Der Betrag wird gleichzeitig mit dieser Bestellung auf das Postscheckkonto Stuttgart 6724-704 überwiesen.

☐ liegt als Scheck bei.

(Gewünschtes bitte ankreuzen!)

Lieferung nur bei Vorauszahlung!

Absender

Name/Firma

Straße/Nr.

PLZ/Ort

Datum Unterschrift ams 24/76

Männersachen

Die Redaktion suchte für Sie aus: vom Bierzapfhahn bis zum Rudergerät.

Mit geschmacksneutralem Messingüberzug ist das Zapf-Set der Altbier-Brauerei Hannen versehen. Der solide Hahn enthält eine spezielle Dichtung, die das Tröpfeln des kostbaren Safts vermeidet; der Stutzen kontrolliert die Belüftung des Fasses. Preis: 50 Mark. Vertrieb: Hannen Brauerei, Brauereistraße 7-27, 4156 Willich 1.

Ein Höchstmaß an Ganggenauigkeit bietet die quarzgesteuerte und batteriebetriebene Weckuhr von Braun. Die leuchtstoffbeschichteten Zeiger sind auch bei Dunkelheit ablesbar; das Wecksignal wird jede halbe Minute wiederholt. Preis: um 78 Mark. Hersteller: Braun AG, Postfach 115, 6242 Kronberg.

Einen frischen und leicht herben Duft hat das neue Herren-Eau de Cologne aus der Serie „Backgammon", das seinen Namen vom bekanntesten und zugleich ältesten Jet-Set-Spiel ableitet. Preis der 125-Kubikzentimeter-Flasche: 27 Mark. Vertrieb: Juvena, 7570 Baden-Baden.

Aus texanischem Rindleder gearbeitet ist der Aktenkoffer „Senator", dessen luxuriöses Futter aus weichem Velourleder besteht. Zwei Zahlenkombinations-Schlösser verhindern unbefugtes Öffnen; der Deckel ist mit sinnvoll eingeteilten Fächern versehen. Durch einen integrierten Reißverschluß läßt sich der Boden des Koffers absenken und dadurch das Volumen um ein Drittel vergrößern – praktisch für unterwegs. Preis: 383 Mark. Vertrieb: Hertneck, Korntaler Landstraße 74, 7000 Stuttgart 31.

Als Geheimtip unter HiFi-Profis wird derzeit der Vorverstärker C-2 von Yamaha gehandelt. Das vorzüglich gestylte, ultraflache Gerät kommt dem Ideal einer unverfälschten Klangwiedergabe bei zugleich attraktivem Preis sehr nahe – die Übertragungseigenschaften reihen ihn in die dünn besiedelte Spitzenklasse ein. Die sinnvolle und auf das wirklich Nützliche reduzierte Reglerausstattung erleichtert den praktischen Gebrauch, ihre präzise Auslegung demonstriert den hohen technologischen Stand der japanischen Weltfirma. An dem C-2 können auch die hochwertigen dynamischen Tonabnehmer ohne den sonst erforderlichen Übertrager betrieben werden. Preis: um 1900 Mark. Vertrieb: Yamaha GmbH, Siemensstraße 22, 2084 Rellingen.

Höchstens 2000 Stück von den Modellbausätzen „Walldorf" aus Zinnguß kommen jeweils in den Handel; sie sind wegen ihrer Detailtreue bei Sammlern sehr beliebt. Preis eines BMW 327 im idealen Maßstab 1 : 43 vom Baujahr 1938: um 35 Mark. Vertrieb: Duve + Schultz, Postfach 310, 6083 Walldorf.

Schnelle Notizen erlaubt das „Clip Board", bei dem die Abreißblätter von einer kräftigen Feder gehalten werden. Dazu gibt es eine stabile schwarze Holzunterlage. Preis: 12 Mark. Vertrieb: Et Cetera, Wurzerstraße 11, 8000 München 22.

Intensive Bräunung ohne Brand garantiert die Sonnenbank von Klafs, die dank eines neuartigen Prinzips annähernd natürliche Strahlen erzeugt. Benutzer liegen auf der mit einem speziellen Filterglas bedeckten Bank, die zwei Meter lang und 76 Zentimeter breit, also ausreichend groß ist. Preis: 2650 Mark. Hersteller: Klafs KG, Daimlerstraße 39, 7170 Schwäbisch Hall.

Fitness-Training in der Wohnung ermöglicht das Rudergerät „Lord", das zusammenklappbar und deshalb auf engem Raum unterzubringen ist. Das verstellbare Stemmbrett paßt sich jeder Körpergröße an; ein Zähler hält zuverlässig jeden Schlag fest. Der wartungsfreie Paßform-Sitz läuft auf verchromten Präzisions-Stahlrohren, die Rudergelenke besitzen eine verstellbare Bremseinrichtung, die individuellen Kraftaufwand ermöglicht. Das stabile Gerät erträgt auch Schwergewichte. Preis: um 200 Mark. Hersteller: Kettler, Postfach 20, 4763 Ense-Parsit.

An der Technik professioneller Schneidetische orientiert sich der Super-8-Filmbetrachter „Ernemann 8000" des renommierten Herstellers Anschütz. Der Filmtransport wird durch einen Motor stufenlos besorgt; ein Schaltgetriebe mit Zahnwelle, wie es in Projektoren der Spitzenklasse verwendet wird, garantiert ein flimmerfreies Bild. Der Film – die waagerechten Spulen fassen 180 Meter – wird durch eine Andruckplatte präzise geführt, so daß Schneidearbeiten erheblich erleichtert werden. Die Markierung der Filmszenen besorgt eine Stanze; sie erfolgt zwischen den Perforationslöchern. Dadurch gibt es keinen Bildverlust. Preis: um 250 Mark. Vertrieb: Zeiss Ikon AG, Saarbrückener Straße 263, 3300 Braunschweig.

Golf

Fortsetzung von Seite 132

baller in Deutschland, Italien oder Spanien.

Das Golfspiel selbst scheint einfach. Der Nichtgolfer Winston Churchill hat einmal behauptet: Man brauche nur „einen kleinen weißen Ball ohne größere Beschädigung des Erdballs durch die Luft zu befördern". Aber weil die Regeln englisch sind, ist auch das Spiel schwierig.

Das Spiel: Mit einem Schläger aus Holz oder Eisen wird der Golfball (Durchmesser in Europa 41,2 Millimeter, in den USA 42,7 Millimeter) über 18 Bahnen („Löcher") gespielt, die jeweils zwischen 110 und 585 Meter lang sind; die gesamte Länge eines 18-Loch-Platzes beträgt etwa 6100 Meter. Die Clubs geben an, wieviel Schläge für diese Distanz benötigt werden: zum Beispiel 72. Nur vier Amateure in Deutschland erzielen diese Leistung und gelten damit als sogenannte Nullspieler, das heißt: Sie haben Handicap Null. Um das Handicap dreht sich das ganze Golfspielen.

Das Handicap: Jede Bahn muß vom Abschlag bis ins Loch mit einer vorgeschriebenen Zahl Schläge absolviert werden; ein Loch von 110 Meter Länge beispielsweise muß mit drei Schlägen („par") gespielt werden, ein Loch von mehr als 500 Meter Länge mit fünf Schlägen. Für 18 Loch ergeben sich 72 Schläge. Wer es mit 73 schafft, hat ein Handicap (auch „Vorgabe" genannt) von eins, wer 80 spielt, von acht. Erst unter Handicap 36 — der Inhaber spielt also 18 Loch mit 108 Schlägen — wird ein Golfer ernstgenommen.

Die Regeln: Oberstes Gebot ist Ehrlichkeit, kein Spieler gibt weniger Schläge an, als er tatsächlich auch gebraucht hat. Ein Essener Schulrektor mahnte einmal die Junggolfer: „In der Schule dürft ihr pfuschen, im Golf nie."

Golf ist ein Spiel für Optimisten. Immer wieder stellen sich dem Spieler neue Hindernisse — Bäche, Talsohlen, Teiche, hohe Bäume, kniehohes Gras — entgegen, bei denen er viele seiner teuren Golfbälle (Preis etwa 3,50 Mark) verlieren kann; bei jedem Ballverlust gibt es zudem einen ärgerlichen Strafschlag. Dennoch nehmen Golfer bei gefährlichen Situationen keine alten Bälle („Gurken" genannt), sondern — aus Optimismus — neue.

„An erster Stelle beim Golf steht die Konzentrationsfähigkeit", behauptet der amerikanische Spitzengolfer Lee Trevino. „Dann kommt die Konzentration noch einmal, dann lange Zeit nichts, dann kommt wieder die Konzentration." Golf ist ein stummer Sport, Golfer reden beim Spiel nicht viel und hassen Lärm — sie sind Leute mit äußerer Kühle und Contenance.

Wer an einem Wochenende auf dem Übungsplatz seines Clubs („driving range") zum Anwärmen 60 Bälle geschlagen hat, dann eine Stunde versucht hat, den Ball ins Loch zu bekommen („putten"), und anschließend beim Spiel über 18 Löcher bis zu zehn Kilometer hügelauf, hügelab gelaufen ist, weiß, daß Golfen mehr ist als pure Konzentration — nämlich: körperliche Anstrengung, die den Spieler ein Kilogramm seines Gewichts kosten kann.

Toni Kugimüller, einer der wenigen deutschen Berufsgolfer sagt: „So wie ich mich nach einem Turnier, muß sich ein Astronaut fühlen, der 100 Tage allein im Weltraumlaboratorium verbracht hat."

Golf ist gesund. Und schön.

Ferdinand Simoneit

Großer Ski-Zirkus in Davos

Reisetip: Bergbahn-Abonnements machen eine teure Skiregion wieder interessant.

Oft fehlt es nur an einer Kleinigkeit — am guten Willen, sich zu einigen. Man stellt diese Binsenwahrheit insbesondere unter Bergbahn- und Liftbesitzern fest. Sobald sie sich innerhalb einer Skiregion zu gemeinsamen Abonnements und Skipässen durchgerungen haben, floriert der Betrieb wieder, weil die Gegend nun für fleißige Skifahrer, die gern Abwechslung haben, plötzlich erneut interessant geworden ist.

Jüngstes Beispiel: die Region Davos-Klosters im schweizerischen Engadin. Sie hat acht Skigebiete links und rechts des Tals, rund 50 Bahnen und Lifte, davon allein acht Gondelbahnen — ohne Zweifel einer der ganz großen Skiplätze der Welt. Die Parsenn-Bahn zum Weißfluh-Joch (2663 Meter) und dann die Gondelbahn zum Weißfluh-Gipfel (2844 Meter) sind mit den Pisten, die sie eröffnen, unter Skifahrern weltberühmt. Vom Jakobshorn mit seinen vielfältigen Abfahrtsmöglichkeiten aller Schwierigkeitsgrade sind in den letzten Jahren immer mehr Profis begeistert.

Nur die verschiedenen Tarife eben, die zahlreichen Abonnementskarten und das Geld, das für alles verlangt wurde, verdarben vielen den Urlaub.

Jetzt jedoch gibt es ein einheitliches Abonnement für die Lifte und Bahnen der ganzen großen Ski-Zirkusse von Davos und Klosters; die Parsennbahn zum Weißfluh-Joch und die Bahn zur Schatz-Alb ebenso eingeschlossen wie die Bahn von Klosters zum Gotschna-Grat, die Gondelbahn vom Dörfli zur Pischa und den Autobus von Davos nach Dörfli. Alles zusammen — 56 Verbindungen, wenn man bei einigen Liften beide Sektionen rechnet — kostet zwischen 84 Schweizer Franken für drei Tage und 390 Schweizer Franken für einen Monat.

Dazu gibt es als Pauschalangebot die „Weißen Wochen": sieben Tage plus großes Liftabonnement und

Gondelbahn zum Jakobshorn

täglich vier Stunden Skiunterricht bei Halbpension zwischen 449 und 841 Schweizer Franken.

Für diejenigen, die gar nicht so gerne Ski fahren, bietet Davos 60 Kilometer autofreie, geräumte Spazierwege. Am schönsten ist der Panoramaweg bei der Bergstation der Pischabahn, der sich in rund 2500 Meter Höhe an der Bergwand entlangzieht.

Jochen Bernay

Silhouette
MODELLBRILLEN

FIRST CLASS

BÜGEL
SCHMUCK
18 KARAT GOLD
MODELL 232

SILHOUETTE Modellbrillen sind richtungweisend in der internationalen Brillenmode.
Unser Partner ist der führende Augenoptiker. Er berät Sie gerne.

Stereo fürs Handschuhfach

Für jeden Geschmack: sechs ausgewählte Cassetten.

Masters of Swing – Van Alexander and his Orchestra (Electrola 1 C 228–81711)
Die Musik der Big Band von Van Alexander kann nicht als Jazz bezeichnet werden, denn zu viele Elemente kommerzieller Musik sorgen für die Abkehr vom reinen Jazz, vor allem, wenn überflüssigerweise ein wunderschönes Jazz-Thema wie „Way down yonder in New Orleans" in lateinamerikanischem Rhythmus als Mambo offeriert wird. Also nicht für Jazz-Kenner, doch Freunde guter Tanzmusik dürften daran ihre Freude haben. Solistisch gehören die Musiker der Alexander-Band zur ersten Garnitur.

Johnny Cash: One Piece at a Time (CBS 40–81416)
Der Country-Sänger hat ein Gesicht, das eher einen Steckbrief als eine Cassette

zieren könnte. Nachdem er in seinen Liedern bislang vorwiegend Pferde, Kühe und die amerikanische Eisenbahn beschrieb, widmet sich der König der Western-Musik mit einigen Songs zur Abwechslung mal den Autos seiner Heimat. Mit anderen Titeln wie „Daughter of a Railroad Man", der „Tochter eines Eisenbahners", bietet er Gewohntes – er schildert sie so glühend, daß Bildzeitungs-Leser meinen könnten, der Mann gehöre halt doch auf einen Steckbrief.

Glenn Miller: Seine 20 größten Hits (Arcade ADE GL 18)
Bis zum heutigen Tag hat Glenn Miller nichts von seiner Faszination eingebüßt. Der Bandleader, der im Dezember 1944 mit dem Flugzeug über dem Ärmelkanal abstürzte, gründete 1937 seine erste eigene Band und fing bald darauf an, einen Erfolg nach dem anderen einzuheimsen. Der 1904 geborene Posaunist, der zuvor von Kapelle zu Kapelle gezogen war, entwickelte rasch seinen eigenen Sound: Er setzte die Klarinette im Saxophonsatz ein, und schon war seine Musik unverwechselbar. Seine Erfolge „In the mood", „Chattanooga Choo Choo" und „Blueberry Hill" liegen auf der Linie zwischen gutem Jazz und kommerzieller Tanzmusik. Eine Cassette für Liebhaber.

Den richtigen Reifen bestimmt Ihr Auto!
(weil nicht jedes Auto gleich ist!)

Hi-Grip

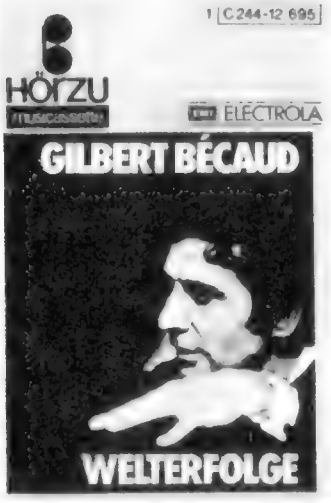
M 581 und M 229 Stahlgürtelreifen mit neuer Haftmischung in Hi-Life-Qualität. Verlangen Sie den Hi-Grip bei Ihrem Reifenspezialisten.

Hi-Grip ein sicherer Griff

SEMPERIT
Deutsche Semperit Ges. mbH 8000 München 50

David Bowie: Station To Station (RCA 24 21 611 CP)
Der Titel der Cassette hat einen persönlichen Bezug: Bowie fürchtet sich pathologisch vor Flugzeugen, deren Benutzung er selbst für weiteste Tourneen ablehnt. So benutzt er die Bahn und singt sich sozusagen von Station zu Station seiner Betrachtungsweise über den Weltanfang, die Gewalt oder Zivilisations-Neurosen. Bowie, für den Kritiker schon die merkwürdigsten Bezeichnungen prägten (so etwa „Kosmische Kleopatra", „Transvestiten-Häuptling", „bonbonfarbener Neurosenschöpfer" oder „Lurex-Messias"), tut allen Rummel um seine Person mit der Bemerkung ab: „Die Leute sollten erst beginnen über mich zu reden, wenn man mich mit dem Mann von Raquel Welch im Bett gefunden hat."

Gilbert Bécaud: Welterfolge (Electrola 1 C 244—12 695)
1000 Volt soll der Franzose dem Gerücht nach erzeugen, wenn er öffentlich auftritt. Die Cassette enthält alle Songs, die ihn berühmt gemacht haben: „L'important c'est la rose" oder auch die noch bekanntere „Nathalie" ein Lied von der Russin, die ihm in Moskau einsame Stunden verschönte. Eingeweihte behaupten übrigens, er habe diese Melodie seiner Frau als Trostpflaster gewidmet, nachdem er sie verließ und sich eine Zwanzigjährige erkor.

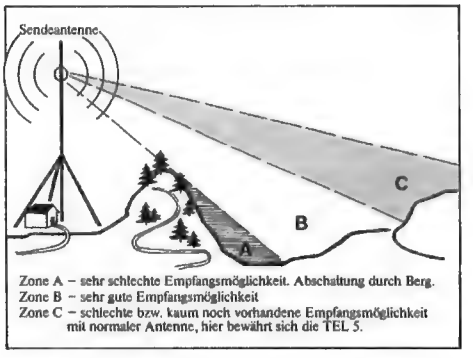


Pop-Chronik: Donovan (Ariola 55 354 YT)
Seine erste Platte wurde zur Pazifisten-Hymne der frühen 60er Jahre: „The universal soldier". Er schickte die Scheibe englischen Politikern und Militärs aus Protest gegen den Krieg ins Haus. Daß ihm noch viel mehr Erfolge gelangen, beweist Donovan auf dieser Zusammenfassung seiner frühen Aufnahmen. Damals nämlich sang er noch, nur von seiner Gitarre begleitet, von kleinen Zinn-Soldaten, die aus Liebeskummer ins Feuer gehen („Little tin soldier") und dem Versuch, den Wind mit Händen zu fangen. Für Liebhaber skurriler Texte und schöner Musik.

Mit der Elektronischen von Bosch hören Sie weiter!

Wenn herkömmliche Antennen versagen, zeigt die neue TEL 5 ihre starken Seiten:
Dank der eingebauten Elektronik können Sie in empfangsschwachen Gebieten Ihren Sender länger ungestört empfangen (s. Abb.).
Doch die TEL 5 bietet jedem Autoradio-Besitzer noch andere überzeugende Vorteile:

- Modernste elektronische Bauweise mit Feldeffekt-Transistoren unterdrückt lästiges Rauschen.
- Getrennte Verstärkung für Lang-, Mittel-, Kurzwelle und UKW vermeidet Übersprechen.
- Einmal eingebaut, können Sie die TEL 5 getrost vergessen: Sie ist absolut waschstraßenfest und abbruchsicher.



Zone A – sehr schlechte Empfangsmöglichkeit. Abschattung durch Berg.
Zone B – sehr gute Empfangsmöglichkeit
Zone C – schlechte bzw. kaum noch vorhandene Empfangsmöglichkeit mit normaler Antenne, hier bewährt sich die TEL 5.

Erhältlich bei allen Bosch-Kundendiensten und beim Fachhandel.
BOSCH Autoantennen. Für jedes Auto. Für jedes Radio. Für besseren Empfang.

BOSCH

Grand Prix-Airlines

Wie die Formel 1-Belegschaft per Flugzeug zu den Übersee-Grand Prix übersiedelt.

Von Heinz Prüller

Der Grand Prix-Sport, dieses stets geldhungrige, nimmersatte Raubtier, verlangte 1976 für jeden seiner sechszehn Auftritte im leitplanken- und gitterumzäunten Käfig 285 000 Dollar (685 000 Mark). Für 1977 fordert die „Zirkusdirektion" — Bernie Ecclestone, Teamchef von Brabham, und Max Mosley, der Boß des March-Teams sind die Wortführer der Formel 1-Konstrukteur-Vereinigung — bereits 350 000 Dollar (840 000 Mark) pro Rennen. Die Reisespesen für Weltmeisterschaftsläufe außerhalb Europas sind vom Veranstalter zu berappen. Da bereits auf allen Kontinenten außer Australien um Weltmeisterschafts-Punkte gekämpft wird, mußten sich die Teams eine Transportmöglichkeit für Rennwagen und Personal schaffen.

Rennwagen, Motoren und Ersatzteile im Wert von über zehn Millionen Mark zu befördern, ist eine teure Angelegenheit. Jüngst bezahlten die Organisatoren des japanischen Grand Prix, die den Formel 1-Zirkus aus Amerika (Watkins Glen) ins Land einflogen, 850 000 Dollar (2,04 Millionen Mark) Transportkosten. Dafür reisten Ferrari, McLaren, Lotus und Co. allerdings

Fotos: Brinton, Bissuti, Kräling

Startaufstellung zum Flug nach Amerika: In London-Gatwick beginnt die Übersee-Reise der Formel 1

Groß zum Wohnen — Klein zum Reisen!

●Stabilbau-Caravan ●problemloser Aufbau ● 2 Typen 6 bis 18 qm ● bis 7 Schlafplätze ● kein fahrbares Zelt*
● Farbprospekt anfordern
● 10 Jahre Garantie!
● ab DM 4000.–
*ZELTCARAVAN DM 1495.–

REIMANN FALT CARAVAN
8705 Zellingen/Main
Würzburger Strasse 225

SONDERANGEBOTE!

5000 Kameras, Projektoren, Objektive, HiFi-Stereo-Anlagen. **Günstig, dir. ab Versandlager.** Gleich **Gratis-Katalog 76** mit Neuheiten per Postkärtchen anfordern. Kennwort: **Auto Motor und Sport 24**
Foto-Koch-Versand
4 Düsseldorf 1, Schadowstr. 60/62, Ruf 02 11/ 36 90 36

PARTNERWAHL INTERNATIONAL

Hübsche junge Damen aus Europa, Asien und Lateinamerika wünschen Briefwechsel, Bekanntschaft, Heirat. Prospekt und Fotoauswahl kostenlos!

HERMES-VERLAG
Box 110660-S, 1000 Berlin 11

Sebring
AUSPUFFANLAGEN

Sebring bringt den innen vernickelten Langzeitauspuff mit sportlicher Note und brillantem Aussehen. Durch wesentlich geringeren Staudruck Mehrleistung bei weniger Treibstoffverbrauch.

Mit Allgemeiner Betriebserlaubnis (ABE) TÜV-Abnahme nicht erforderlich

1 Endrohr: Alfasud + ti, Alfetta + GT, Audi 80, Mini, BMW 1600–2002, Fiat 125, 127, 128 + C, Capri 1600 GT + XL, Escort II, Kadett C, Rekord C, Rekord II, Manta–Ascona, VW Golf–Scirocco
2 Endrohre: Alfasud + ti, Alfetta + GT, Fiat 127, Escort II, Kadett C, VW Käfer

7 VORTEILE

1 Treibstoffersparnis
2 Mehrleistung
3 Bessere Beschleunigung
4 Keine Veränderung am Vergaser
5 Vernickelte Innenteile
6 Aus Präzisionsstahlrohr
7 Angenehmer dumpfer Ton

Garantie:
1 Jahr, 20000 km!

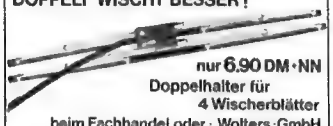
Sebring
Im Günzinger 7
7753 Allensbach
Prospekt kostenlos
Postkarte genügt!

ORIGINAL Pilotenhemd

Deutsches Markenfabrikat.
Seit 20 Jahren erprobt.
Baumwolle, polyesterverstärkt. Zwei Brusttaschen mit Patte und Quetschfalte. Linke Tasche mit dem unerläßlichen Piloten-Bleistiftschlitz. Schulterklappen. Bei Bestellung bitte Modell-Nr. und Kragenweite angeben.
B-113/B fliegerblau ..... **DM 44,50**
B-113/W weiß ..... **DM 44,50**
2 Stück nur DM 80,–! NN-Lieferung + Versandkosten. 14 Tage Rückgaberecht. Eilbestellungen: Telefon (0721) 73073 (Tag und Nacht).

Aviarichter · Pilotenbedarf
Am Wald 136 · 7500 Karlsruhe 31

DOPPELT WISCHT BESSER!



nur 6,90 DM + NN
Doppelhalter für 4 Wischerblätter
beim Fachhandel oder: Wolters GmbH
3000 Hannover, Alte Döhrener Str. 8

Außen 15° Minus. Innen Behaglichkeit auf Abruf.

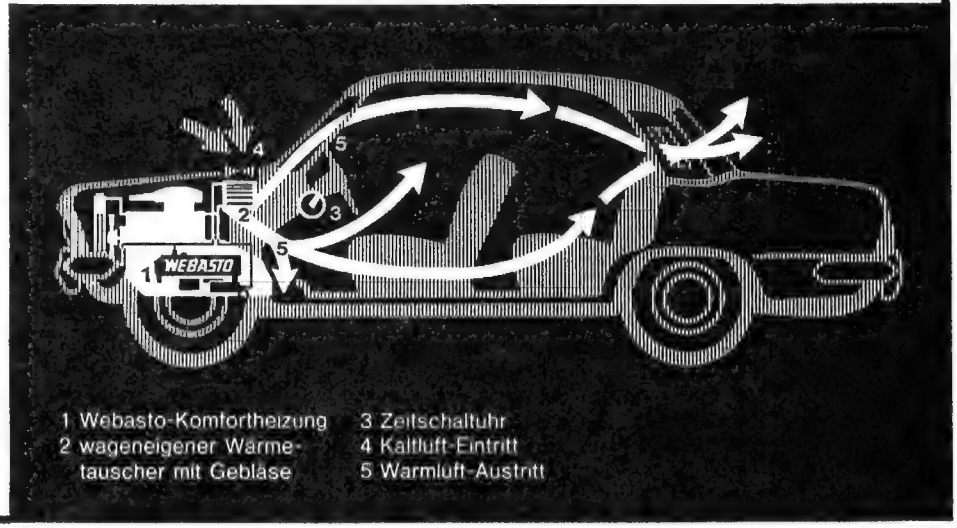
WEBASTO

Eine Webasto-Komfortheizung bringt Wärme für Innenraum und Motor, wann immer Sie wollen. Stellen Sie abends Ihren Wagen ab und die Zeitschaltuhr der Webasto-Heizung ein. Am nächsten Morgen steigen Sie in einen behaglich beheizten Wagen mit klaren Scheiben, aufgetauten Türschlössern und starten den auf Betriebstemperatur gebrachten Motor. Vergessen sind Eisschaber, klamme Finger und der schädliche Kaltstart.

Ihrer Sicherheit, Gesundheit und Ihrem Motor zuliebe – Webasto-Komfortheizung

Wir senden Ihnen gern Prospekte und Preisunterlagen und nennen Ihnen Einbau- und Servicestellen in Ihrer Nähe.

Webasto-Werk W. Baier KG
8031 Stockdorf bei München
Telefon: (089) 8 57 20 11
Telex: 05 23 647



1 Webasto-Komfortheizung
2 wageneigener Wärmetauscher mit Gebläse
3 Zeitschaltuhr
4 Kaltluft-Eintritt
5 Warmluft-Austritt

Der Mercedes Benz SSK. Sein Name kommt einer Legende gleich. Noch heute baut man ihn nach. Als Modell und als Replica. Aber, nur wer das Original gefahren hat, war dem siebenten Himmel so nahe, daß er den Carratsch, den Merz, den Werner und den Walb von alten Zeiten schwärmen sah . . . .

Starkes Stück.

Fritz B. Busch fuhr den SSK von damals über die Straßen von heute.
Erleben Sie mit ihm eine von Abenteuer und Wehmut erfüllte Fahrt im Cockpit einer vergangenen Automobilepoche.

Die neue MOTOR REVUE vermittelt Ihnen dieses ebenso außergewöhnliche wie exclusive Vergnügen.

Mehr noch.
Lesen Sie alles über ein Duell der Nobelklasse: Rolls-Royce Silver Shadow gegen Mercedes 450 SEL 6,9. Über die Grand Prix-Saison 1976. Über die Geschichte der 2,5 Liter-Formel. Über den Traumwagen Maserati-Khamsin. Über die neuen Autos des Jahres 1976. Über schnelle Motorräder. Über das aufregendste Bergrennen der Welt. Über Reisen quer durch Neuseeland und über das Abenteuer Erdölbohrinsel in der Nordsee.

MOTOR REVUE entsteht in der Redaktion von auto motor und sport, einer der führenden Autozeitschriften der Welt.

MOTOR REVUE erscheint nur einmal im Jahr. Mit über 160 Seiten Umfang und viel Farbe. Sie kostet unverändert 12 Mark und ist bei ausgewählten Zeitschriften- und Buchhändlern erhältlich.

MOTOR REVUE

Ein guter Tip:
MOTOR REVUE ist ein besonderes Weihnachtsgeschenk für besonders gute Freunde. Bitte verwenden Sie den unten stehenden Bestellcoupon.

MOTOR REVUE Bestellcoupon

MOTOR-PRESSE STUTTGART
Postfach 1042, 7000 Stuttgart 1

Bitte liefern Sie mir:

— Exemplar(e) MOTOR REVUE 1976/77 zum Preis von DM 12,– + DM 2,– Porto.
☐ Den Betrag von DM _____ habe ich heute auf Ihr Postscheck-Konto Stuttgart 5346-703 überwiesen.
☐ Ich bezahle erst nach Erhalt Ihrer Rechnung.
☐ Bitte liefern Sie per Nachnahme (obiger Betrag + DM 2,40 Nachnahmegebühr).
(Zutreffendes bitte ankreuzen)

Name, Vorname

Straße, Nr.

PLZ, Ort

Datum, Unterschrift ams 24

Flugzeuge und die Formel 1

sehr komfortabel – im Jumbo-Jet. Dieser „Jumbo-Trip" bleibt eine Ausnahme, gewöhnlich fliegen die Rennwagen nämlich mit zwei CL-44 Turbo-Transportmaschinen, die von der Londoner Agentur „Tradewinds" gechartert werden.

Der „große Treck" nach Argentinien, Südafrika oder Amerika kostet die jeweiligen Grand Prix-Veranstalter in etwa 160 000 Pfund (608 000 Mark). In einem Londoner Büro organisiert der schnauzbärtige, für 2500 Mark Monatsgehalt als Sekretär der Konstrukteur-Vereinigung engagierte Ex-Air-Force-Pilot Peter Mackintosh im Detail, was seine Chefs Ecclestone und Mosley ihm auftragen.

Auf den ersten Blick erscheint es verwunderlich, wo die Formel 1-Teams das viele Geld hernehmen, das für den Flug von Kontinent zu Kontinent erforderlich ist. Die Formel 1-Konstrukteur-Vereinigung hat aber ein System entwickelt, das zumindest den zwanzig in der Meisterschaft bestplacierten Wagen einen „Freiflug" ermöglicht. Die von den Veranstaltern bezahlten Anreisekosten kommen den Besitzern dieser Wagen zugute.

Weltmeisterschaftspunkte sind also aus diesem Grund gerade für jene Teams wichtig, die in der Regel die Formel 1-Hinterbänkler stellen. Sie haben ohnehin am wenigsten Geld und mußten, auch in diesem Jahr, den Flug in die USA und nach Japan aus eigener Tasche finanzieren. Der französische Nationalrennwagen, der Ligier Matra, nach Südamerika und Südafrika am Anfang der Saison noch auf Team-Spesen geflogen, kam dank der Punktegewinne seines Fahrers Jacques Laffite für die drei Übersee-Grand-Prix am Saisonende bereits in den Genuß eines Freiflugs.

Die Verladung auf dem Flughafen von London-Gatwick besorgt die Londoner Speditionsfirma Cacaly Mills. Am Rande des Rollfeldes erfolgt die erste Startaufstellung. Frontverkleidungen und Heckflügel der Formel 1-Renner wurden abmontiert. Eine CL 44 darf 27 Tonnen an Bord laden. Deshalb haben Ecclestone und Mosley das Frachtgut pro Team streng limitiert. Erlaubt sind maximal 3200 Kilogramm, das entspricht zwei Rennwagen à 600 kg plus 2000 Kilogramm Ersatzteile.

„Das ist knapp", gibt Mosley zu, „man muß sich also genau überlegen, was man mitnimmt." Deshalb ist es auch Usus geworden, daß die meisten Teams ihre Ersatzmotoren (ein in der Formel 1 üblicher Ford-Cosworth-Motor wiegt 165 kg) sowie einige Ersatzteile auf eigene Rechnung per Luftfracht an den nächsten Grand Prix-Gastspielort in Übersee zu schicken. Begrenzt ist nicht nur das Gewicht, sondern auch das Volumen: 350 Kubikfuß, etwa 11,5 Kubikmeter pro Team.

Da es nichts gibt, mit dem die Firma Ecclestone & Mosley nicht handeln würde, verkauft sie auch „Startplätze" im Transportflugzeug. Wenn sich beispielsweise Ferrari entschließt, seine Rennwagen von der italienischen Fluggesellschaft Alitalia befördern zu lassen, werden in den CL 44 zwei Plätze frei. „Wir verkaufen sie an die Nächstplacierten des Konstrukteurbewerbs", erklären Mosley und Ecclestone.

Aber nicht nur Rennwagen und Zubehör werden verladen, auch die Reifen sind wichtiger Bestandteil der Formel 1-Übersiedlung. 300 bis 400 Rennpneus werden zwischen den am Boden verschraubten Rennwagen eingequetscht. Goodyear, der Reifenhersteller, der sämtliche Formel 1-Rennwagen mit Gummi versorgt, bezahlt dafür rund 45 000 Mark als Unkostenbeitrag.

Die CL 44 wirken wie Geisterflugzeuge, die Formel 1-Ladung wird nur von der Bordmannschaft begleitet. Ein einziges Mal, vor sieben Jahren, flog der damalige Sekretär der Konstrukteur-Vereinigung, Andrew Ferguson, nach Übersee mit, weil er sich zum Spaß in 10 000 Meter Höhe der Cockpits von Jackie Stewart, Jochen Rindt oder Rolf Stommelen bemächtigen wollte. Die Besatzung schaltete den Autopiloten ein und hockte kartenspielend im Frachtraum, als über dem Südatlantik ein fürchterliches Gewitter losbrach. Die Piloten schafften den Sprung in ihre Sitze gerade noch rechtzeitig, um den schlimmsten aller Formel 1-Unfälle zu vermeiden.

Ein anderes Mal, 1971, auf dem Flug zum Formel 1-Rennen von Ontario (USA), platzten wegen mangelhaftem Druckausgleich plötzlich sämtliche an der rechten Seite gestapelten Reifen. Das Flugzeug bekam gefährliche Schlagseite, aber auch an diesem Tag waren anscheinend Schutzengel an Bord.

Partner im Cockpit: Ex-Weltmeister Lauda (rechts), Pilot Kammetinger

Jedem Team schickt der Veranstalter – wenn er nicht, wie der mit Millionenaufwand operierende Organisator des US-Grand Prix in Long Beach, Chris Pook, bei „British Caledonia" eine Boeing 707 chartert – 14 Gratis-Flugtickets für die Stars (Rennfahrer), Kulissenschieber (Mechaniker) und Trommler (Teamchefs) des Formel 1-Zirkus.

Speziell für die Mechaniker gilt in der Luft, zu Wasser und zu Lande das gleiche Prinzip: Jedwede Schmuggelaktion (Hi-Fi-Geräte, Zigaretten, Alkohol) ist strengstens verboten. Ganz besonders, seit der englische Sportwagenpilot Tony Dean seinen Transporter als echte Schmuggelkiste für seine Aktionen zweckentfremdete. Dean wurde zu 18 Monaten Gefängnis verurteilt. Mosley: „Zu uns hat der englische Zoll Vertrauen, das wir nicht

Flugzeuge und die Formel 1

brechen dürfen. Wenn nämlich erst die Kontrollen stattfinden, dann können wir unser ganzes Rennprogramm vergessen. Dann sind wir festgenagelt."

Die Rennfahrer fliegen heute zum überwiegenden Teil mit Kursmaschinen an ihre Arbeitsplätze. Vor wenigen Jahren hatte jeder zweite Formel 1-Pilot ein Privatflugzeug, heute nicht mehr. „Wahrscheinlich sind die Fahrer geiziger geworden", mutmaßt Lotus-Chef Colin Chapman, der leidenschaftlichste Privatflieger der Formel 1-Truppe, „außerdem konnten die Rennfahrer früher ihre Flugzeuge bei der Steuer als Abschreibposten benützen. Heutzutage, da die Stars alle im Ausland leben und kaum Steuern berappen, müßten sie die Fliegerei von ihrem eigenen Geld bezahlen."

Niki Lauda ist der einzige europäische Fahrer mit Flugzeug. Mit seiner Cessna Golden Eagle ist der Ex-Weltmeister pro Jahr etwa 500 Stunden in der Luft. Für die diesjährige Kanada-USA-Tournee wollte Lauda ursprünglich für 75 000 Mark einen Privatjet mieten, sah die Sache aber schließlich doch als zu teuer an. Zahlende Gäste an Bord der „Lauda-Airlines" gibt es immer, sehr gern fliegt der deutsche Formel 1-Pilot Hans-Joachim Stuck mit. Zum schwedischen Grand Prix in Anderstorp hatten die deutschen Rennfahrer Stuck, Mass und Ertl in diesem Jahr eine Privatmaschine gemietet, die, aus Spanien kommend, jeden Fluggast an einem anderen Ort aufklaubte: Formel 1-Stafettenflug.

Der französische Grand Prix-Pilot Jean-Pierre Jarier fliegt zumeist mit Freunden, denen eine Piper-Twin-Commanche gehört – auch wenn er für Linienflüge kaum etwas bezahlen muß: Seine Frau Catherine ist Stewardess bei Air Inter, sein Schwiegervater einer der leitenden Direktoren der Air France. „Es gibt nichts, das sich Jarier kaufen muß. Alles wird ihm geschenkt. Zum Beispiel auch ein Ferrari 365 GTB, den ihm der französische Möbel-Millionär Arnold hingestellt hat, einfach so", wunderte sich Jariers verblüffter Shadow-Mechaniker Pete Kerr.

Mario Andretti, der Italo-Amerikaner und Lotus-Fahrer, ist Besitzer einer Navajo-Chieftain, die er – mit engagiertem Piloten – aber nur in den USA benützt. Mario selbst besitzt keinen Flugschein, zur Enttäuschung seines flugbegeisterten Teamchefs Colin Chapman, der seit zwei Jahren eine Luftkutsche des gleichen Typs durch die Wolken bewegt. „Aber das ist schon mein 12. oder 15. Flugzeug, ich hab nicht alle Maschinen gezählt", sagt der Lotus-Chef, der „leider zu spät auf die Welt gekommen ist, um Weltkrieg-Kampfflieger zu werden." Chapman hat es in den dreißig Jahren auf etwa 5000 Flugstunden gebracht, einige davon angsterregend, wie beim diesjährigen Grand Prix von Österreich, als sich die Lotus-Piloten Andretti und Nilsson weigerten, bei Chapman einzusteigen. „Bei diesem Wetter erscheint uns das Autofahren sicherer."

1970 geriet Chapman bei einem Alpenflug „in den wildesten Sturm, den ich je erlebt habe. Hagelkörner zerschmetterten mir die Cockpitscheibe, rissen Teile ab, drohten, das ganze Flugzeug zu zerfetzen. Aber irgendwie hab ich's geschafft, den Vogel in der Luft zu halten."

Das schönste Flugzeug im Formel 1-Zirkus: Navajo-Chieftain des Lotus-Teams

Im Gegensatz zu Graham Hill, dessen Absturz Ende November 1975 im Londoner Nebel erst jetzt von einer Untersuchungskommission aufgeklärt werden konnte: Der „König der Sturzflieger", wie Chapman seinen schnauzbärtigen Landsmann zu nennen pflegte, hatte, aus Südfrankreich kommend, beide Höhenmesser falsch adjustiert. „Graham muß die Millibarangaben über den Luftdruck, der in England anders war als in Südfrankreich, mißverstanden haben und ‚zero' (Nullmarke) falsch eingestellt haben. Graham dachte, er befände sich in 400 Fuß Höhe in den Wolken. In Wirklichkeit war er 100 Fuß hoch, im Nebel, und krachte gegen einen Baum." 1023 statt 1013 Millibar: Ein tragischer Irrtum beendete das Leben Graham Hills, der dem Pulverdampf von 176 Grand Prix-Rennen heil entronnen war.

Chapman fliegt dennoch unverändert gern weiter, „jeden zweiten Tag ist mein Flugzeug das ideale Verkehrsmittel für Geschäftsreisen und Ausflüge zu den Rennen." Der Lotus-Boß kann direkt vor der eigenen Haustür landen, auf dem Testgelände seiner Fabrik in Hethel. „Und dann geh' ich zu Fuß in mein Büro."

Die Flugstunde kostet Chapman 100 Pfund (380 Mark), die er aber nicht seinem Sponsor auf die Rechnung schreiben kann. „Das einzige, das John Player und Söhne für mein Flugzeug bezahlten, war der Lack, als sie vor zwei Jahren auf schwarz-gold umfärben ließen."

In den USA flog Rennstall- und Rennstreckenbesitzer Roger Penske eine Beachcraft Baron und eine Piper Navajo, ehe er sich 1970 entschloß, das eine Million Dollar (2,4 Millionen Mark) kostende Statussymbol anzuschaffen: eine Lear-Jet 24 B, registriert unter der Nummer N-500 RP. Farben: weiß, blau und rot, „aber das sind nur zufällig jene meines Sponsors, der First National City Bank. Meine Lear-Jet hat schon immer so ausgesehen." Roger Penske hat für viel Geld zwei Piloten ständig in Diensten.

So toll wie der Amerikaner können es nur wenige seiner Formel 1-Zeitgenossen angehen lassen. Dennoch – wenn meist auch bescheidener, die gesamte Formel 1-Truppe geht gerne in die Luft, ein bekannter Opel-Werbeslogan paßt zur Fortbewegung des „Wanderzirkus": „Nur Fliegen ist schöner."

auto motor und sport sucht einen

Jung-Redakteur

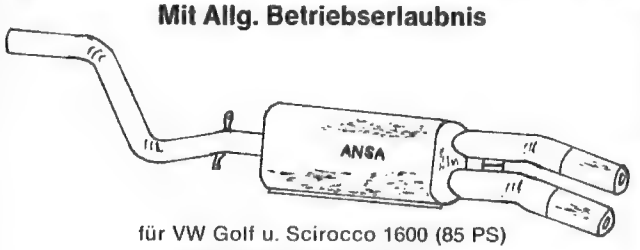
für das Ressort Sport. Unser neuer Mann sollte über gute Fremdsprachenkenntnisse verfügen und als Volontär oder Jung-Redakteur Erfahrungen bei einer Tageszeitung gesammelt haben. Er muß in der Lage sein, Kontakte aufzubauen und zu pflegen.

Präzises Recherchieren, Interesse am Motorsport und die Bereitschaft, auch an Wochenenden im Dienst zu sein, sehen wir als eine Berufsvoraussetzung an.

Wenn Sie diese interessante Aufgabe reizt, richten Sie bitte Ihre Bewerbung mit Lichtbild, Lebenslauf an unsere Personalabteilung Vereinigte Motor-Verlage, Leuschnerstraße 1, 7000 Stuttgart 1

ANSA SPORTAUSPUFFANLAGEN

Mit Allg. Betriebserlaubnis



für VW Golf u. Scirocco 1600 (85 PS)
und viele andere Fahrzeuge.
Fordern Sie unser Angebot an!

GM-racing-rennsport-zubehör gmbh.
Sauerbruchstr. 3, 6831 Reilingen, Tel. 06205-6767, FS 0465980

Die NEUEN von Korp:

Jetzt helfe ich mir selbst!

Band 56 VW Polo
Band 57 Audi 50
Band 58 Ford Escort

Weiterhin lieferbar:

Audi 60/L, 72/L, 75/L, 80/L, Super 90, Variant (bis Aug. 72)	(Bd. 22)
Audi 80	(Bd. 47)
Audi 100 (ab 8/74)	(Bd. 51)
Audi 100/LS/GL/Coupé (bis Herbst 74)	(Bd. 35)
BMW 1500/1600/1600-2/2002/1800 2000/ti/tilux/C/CS (bis E. 70)	(Bd. 17)
BMW 1502/1602/1802/2002/2002 til ab Baujahr 1971	(Bd. 52)
Citroën 2 CV/4/6/Dyane 4/6	(Bd. 12)
Fiat 124/124 Spezial	(Bd. 27)
Fiat 126	(Bd. 49)
Fiat 127	(Bd. 42)
Fiat 128/128 rally	(Bd. 33)
Fiat 500	(Bd. 14)
Fiat 600/D/E/Jagst/770 S	(Bd. 10)
Ford 12 M/TS (bis Aug. 66)	(Bd. 3)
Ford 12 M/15 M TS/RS (ab Aug. 66)	(Bd. 23)
Ford Capri (alle Modelle)	(Bd. 28)
Ford Escort (alle Modelle bis Ende 74)	(Bd. 32)
Ford Taunus ab 71 (alle Modelle bis Ende 75)	(Bd. 34)
Ford Consul/Granada	(Bd. 44)
Mercedes-Benz 180 Dc/190 D/ 200 D/220 D/240 D	(Bd. 24)
Mercedes-Benz 200/220/230 Vierzylinder ab 68	(Bd. 38)
NSU Prinz 4/Sport/I-II/III	(Bd. 6)
Opel Kadett A (bis Juli 65)	(Bd. 5)
Opel Kadett B (ab Aug. 65)	(Bd. 11)
Opel Rekord (bis Juli 65)	(Bd. 2)
Opel Rekord B/C mit Commodore A (ab Aug. 65)	(Bd. 16)
Opel Rekord D (Benzin) Commodore B	(Bd. 36)
Opel Manta A	(Bd. 39)
Opel Ascona A	(Bd. 40)
Opel Kadett C	(Bd. 46)
Peugeot 204/204 Diesel/304	(Bd. 43)
Peugeot 404	(Bd. 21)
Peugeot 504 (alle Typen außer Diesel)	(Bd. 53)
Renault R 4 (alle Modelle)	(Bd. 15)
Renault R 16 L/TL/TS/TA/TX	(Bd. 18)
Simca 1100/LS/GLS/Spezial	(Bd. 29)
Simca 1300/1500/1301/1501	(Bd. 54)
VW Passat (alle Modelle)	(Bd. 48)
VW Golf/Scirocco	(Bd. 50)
VW Käfer 1200/1300/1500 (bis Herbst 69)	(Bd. 1)
VW Käfer 1200/1300/1500 (ab. Aug. 69)	
1302 S/1303 S	(Bd. 26)
VW 1500/1600/Variant (alle Modelle)	(Bd. 4)
VW K 70/K 70 L/K 70 S/ K 70 LS	(Bd. 37)
VW-Transporter/Bus (alle Modelle)	(Bd. 31)
Sonderbände:	
„Jetzt mache ich ihn schneller" Hack/Korp **VW 1200/1300/1500/1302/ 1302 S/1303/1303 S**	(Bd. 7)
Hüppen/Korp **Auto-Elektrik – alle Typen**	(Bd. 20)
Thaer/Korp **Die Autokarosserie**	
Lackierung, Reparatur etc.	(Bd. 45)

Jeder Band dieser Reihe mit ca. 250 Seiten, ca. 180 Abbildungen, Schaltplan, Störungstabellen, vierfarbiger glanzkaschierter Schutzumschlag, jeder Band nur DM 18,–

Selbsthilfetips – für unterwegs und für zu Hause.

Dieses Selbsthilfebuch verschafft dem Benützer mehr Wissen rund ums Auto. Wer dieses Buch gelesen hat, kann bei vielen Problemen mitreden. Und: Er kann in vielen Fällen selbst Hand anlegen. Sei es, daß er es aus Freude an der Sache tut oder aus Ersparnisgründen.

Bruno Hell
Was tun bei einer Panne?
ca. 160 Seiten, ca. 70 Abbildungen, gebunden, DM 26,–

Sie erhalten diese Bücher in jeder guten Buchhandlung, beim Auto-Zubehörhandel, in Kaufhäusern oder mit nachstehendem Bestellschein (im Umschlag oder auf Postkarte geklebt bitte einsenden) direkt von „Motorbuch Stuttgart". Wenn Sie das Heft nicht zerschneiden möchten, bestellen Sie bitte auf einer einfachen Postkarte bei

MOTORBUCH · 7 STUTTGART 1 · POSTFACH 1370

DEUTSCHLANDS SPEZIALVERSANDHAUS FÜR MOTOR-LITERATUR

BESTELLSCHEIN Motorbuch · 7 Stuttgart 1 · Postfach 1370 · T. 64 20 31

Versandkosten Deutschland: Ab DM 48,– portofrei. Versandkosten europ. Ausland: DM 5,50 (nur Nachnahmeversand). Bitte liefern Sie mir sofort:

_____

Name _____

Straße _____

Ort (PLZ) _____

Eigentumsvorbehalt gemäß § 455 BGB · Erfüllungsort und Gerichtsstand Stuttgart

ams 24/76

DER PREIS MACHT'S!

Es hat sich längst herumgesprochen: Beim WÜRZBURGER FOTOVERSAND kauft man wirklich preiswert und wird schnell und zuverlässig bedient! Alle Weltmarken direkt ab Versandlager, zum Beispiel: Mamiya M 645 mit Obj. 2,8/80 mm und Lichtschacht (mit Orig. Deutschland-Garantie !) nur **1198.–**

Fordern Sie noch heute unser kostenloses Kursblatt AMS 24 an, den Preiskatalog mit dem größten Angebot in Deutschland! Wichtig: Wir nehmen Ihre alte Kamera zum Tageshöchstpreis in Zahlung!

WÜRZBURGER FOTOVERSAND
Postfach 132 · 8700 Würzburg 11
Telefon 0931/58522

grawo mobil — **Reisewagen**

Grawo-Mobil baut aus Ihrem VW/Mercedes-Combi einen modernen Reisewagen mit ausstellbarem Hubdach. Langjährige Erfahrung.

Wohnmobilbau Gerhard Grau
7022 Leinfelden/Stgt., Marktstr. 15, Tel. 0711/751396

Auto-Schonbezüge

Lammfell-Bezüge

ab Fabrik – sehr preisgünstig. Für 950 Automodelle in vielen Qualitäten und Farben lieferbar

Senden Sie kostenlos und unverbindlich die neue Musterkollektion mit Preisliste sowie den Farb-Prospekt mit Auto-Sitzpelzen.

Name _____

Straße _____

( )

Ort A 21

ERICH HUND
LOHSTR. 1-2 Abt. A 21
325 HAMELN
Telefon 0 51 51 / 76 25
Spezialfabrik für Auto-Schonbezüge

Facts im neuen mot 24

Der neue Audi 100 in der Zerreißprobe, getestet über 10 000 Kilometer, Lob und Tadel aus dem Fahrtenbuch der mot-Tester, ein Protokoll, auf das der Audi-Interessent jetzt wartet.

Autos im Sonderangebot — ein sicheres Rezept, um 20 Prozent Kaufpreis zu sparen? Vom Grauen Markt bis zum Jahreswagen reicht die Angebotspalette, vom echten bis zum falschen Rabatt.

Test: Der neue BMW 528 — was leistet der Sportler im Frack?

Preiswerte Autos können nachträglich teuer zu stehen kommen: Ersatzteilpreise wuchern wie Unkraut. mot sagt, bei wem.

Gebrauchtwagen-Report: Opel Kadett. Die besten Jahrgänge für Ihr Geld.

Ein aktueller Wintertip: So wird Ihr Auto kältefest, 11 wichtige Gebote.

Mit mot auf Fehlersuche: Wenn der Motor zuviel säuft.

Do it yourself: Nebelschlußleuchte montieren.

mot Die Auto-Zeitschrift **Heft 24 ab 1. 12. bei Ihrem Zeitschriftenhändler**

Fiat S.74 Corsa

Geschichte berühmter Rennwagen (3).

Juni 1912: Großer Preis des Automobilclubs von Frankreich. An zwei Tagen sind je zehn Runden à 77 Kilometer auf dem Landstraßenkurs in der Nähe von Dieppe zu absolvieren, die Gesamtdistanz beträgt 1540 Kilometer.

Nach vierjähriger Pause fand endlich wieder ein Grand Prix statt. Zuvor waren die französischen Werke vom Erbfeind schwer geschlagen worden: Ein Mercedes gewann vor zwei Benz. Nach der vierjährigen Ruhe mochten die Deutschen aber nicht ausgerechnet in Frankreich neu beginnen.

So fochten 1912 Fiat und Peugeot einen dramatischen Kampf um die Spitze aus.

Das damalige Reglement ließ Konstrukteuren jede Freiheit, begrenzt war lediglich die Wagenbreite, nämlich auf 1,75 Meter. Fiat trat mit dem jüngsten Typ der klassischen Rennmonster an, dem S.74 Corsa von 1911. Hubraum des Vierzylinders: 14,2 Liter, Bohrung 15 Zentimeter, Hub 20 Zentimeter. Der hohe Bolide war nur 3,7 Meter lang und wog 1250 kg. Mit 190 PS bei 1200/min erreichte er eine Endgeschwindigkeit von 170 km/h.

Gegen das Fiat-Prinzip der Großmotoren stand längst die fortschrittliche Technik, die bei den Rennen der „Voiturette-Klasse" (3 Liter/800 kg) entwickelt worden war. Peugeot hatte sich bei den leichten Wagen einen großen Namen gemacht und trat nun mit einem Grand Prix-Typ an, dem L 76. Sein 7,6 Liter-Vierzylindermotor galt als zukunftsweisend, verfügte über zwei obenliegende Nockenwellen und desmodromischen Ventiltrieb (Zwangsbetätigung des Ventilschließens). Als Konstrukteur des Peugeot fungierte der Schweizer Ernst Henry. 148 PS (bei 2200/min) machten den kaum 900 kg schweren Wagen bis zu 190 km/h schnell.

Doch die Wucht des 14 Liter-Riesenmotors hätte Fiat bei seinem letzten Auftrumpfen doch noch fast zum Sieg verholfen. David Bruce-Brown, ein erfolgreicher amerikanischer Amateur, gewann für Fiat den ersten Tag des Rennens, dicht bedrängt von Georges Boillot auf dem Peugeot, der nur zwei Minuten hinter Bruce-Brown lag. Am nächsten Tag blieb Boillot mit 110,2 km/h Gesamtdurchschnitt erfolgreich und nahm dem Fiat des Franzosen Louis Wagner 13 Minuten ab. Bruce-Brown wurde Dritter, doch er wurde disqualifiziert, weil er beim Nachtanken gegen das Reglement verstoßen hatte. Die Ära der Hubraum-Giganten war mit dieser Fiat-Niederlage beendet.

Louis Wagner, damals 30 Jahre alt, den Walter Gotschke in typischer Aktion mit dem Fiat S.74 gezeichnet hat, galt als erfahrener Profi. Er fuhr seit 1902 und blieb bis Ende der 20er Jahre aktiv; er starb im Jahr 1960. Nur noch einmal kam ein Fiat-Chassis zu motorsportlichen Ehren, als der Engländer Sir Ernest A. D. Eldridge den Fiat-Unterbau verlängerte, um einen 21,7 Liter-Fiat-Flugmotor in ihm unterbringen zu können. 1924 stellte der Engländer mit seiner umgebauten Fiat-Konstruktion einen Weltrekord auf. Er fuhr 234,98 km/h schnell. *Paul Simsa*

Zeichnung: Gotschke

Der Franzose Louis Wagner steuert den Fiat S.74 Corsa bei dessen letztem großen Einsatz in Dieppe

Das bietet nur die

isny BOX

Die große Neuheit

Auto-Cassetten-Box

mit 2 Patenthalterungen für Auto und Heim

- Vielseitige Befestigungsmöglichkeiten im Auto durch Patenthalterung
- Federn halten die Cassetten rüttelfrei fest
- Staubgeschützte Aufbewahrung der Cassetten
- Bruchfest · praktisch · elegant
- Wärmegetestet bis 100° C
- Deckel leicht abnehmbar

im Auto

zu Hause

- Spezial-Cassettenhalterung für zu Hause
- Für den Aufbau einer umfangreichen Sammlung besonders geeignet

isny BOX

erhältlich in HERTIE- und KARSTADT-Häusern und in guten Fachgeschäften

---

Endlich

zu haben!

WHEEL CLEANER – der Universal-Reiniger für alle Sonderräder.
Versand per Nachnahme.

ASZ-GmbH
8 München 80, Einsteinstr. 104
Telefon 0 89 / 47 69 61

ASZ K. H. Schmidt KG, 58 Hagen,
Postf. 244, Tel. 0 23 31/2 11 81

Fertiggaragen vollverzinkt

Weisstalwerk Zimmer & Co.
8901 Wilnsdorf-Niederdielfen Postf. 2

Flieger-Uhren

Faszinierende Chronographen erstaunlich günstig 24-seit. Farbkatalog gratis! Postkarte an Aviarichter, 75 Karlsruhe 31, Am Wald 21, Telefon (07 21) 73070

Reifenbuchstaben aus Gummi, ganz neue Möglichkeiten. Katalog R 3 geg. DM 1,– in Briefmarken.
Händler-Angebot anfordern!

Ing. W. Höfig
Thomas-Mann-Straße 53
4050 Mönchengladbach 1
Tel. 0 21 61/53 12 14

★AUTO-ZUBEHÖR★

Spezial-Katalog 1976/77

Neu! Aktuell! Heute noch anfordern!

Hochinteressant für jeden Autobesitzer

AUTO-AUSSTATTUNG
8046 GARCHING F

Hallo Modellfreunde

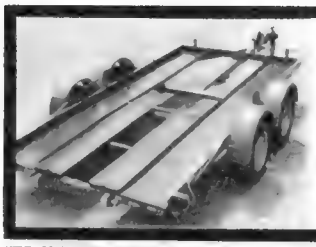
Ich bin Achim Gnann, 16, aus Karlsruhe. Mein Hobby: seltene Automodelle — ziemlich schwierig. Angebot in den Geschäften zu klein! Hab' jetzt Versandkatalog „Automobile" von Model International entdeckt! Enthält Riesenangebot aller möglichen Typen. Plastik, Metall, fertig oder Bausatz — alles da! Preise von 1,50 bis 2000,— DM. Bekomme jetzt den herrlichen 1:12 Bausatz „Niki Lauda-Ferrari" (Übrigens bei Model International nur DM 49,95). Sollten den Katalog mal anfordern! DM 4,— in Briefmarken an Model International, Postf. 310, Treustraße 4, 6083 Walldorf, Abt. 1. Natürlich können Sie auch alles dort im Geschäft selbst aussuchen. Übrigens Schiffe, Flugzeuge, Panzer usw. gibt's auch.

NEU

Tür Schutz Reflektor »TSR«

KEINE TÜR-LACKSCHÄDEN MEHR

AUTOTRANSPORTER



z. B. 2000 kg ab DM 3416,– inkl. MwSt. **Pkw-Kastenanhänger, Bootsanhänger,** ein- und doppelachsig. Fertige Anhänger sowie Anhänger-Bauteile und vorgefertigte Fahrgestelle zum Selbstbau. Netto-Preise ab Werk. Verlangen Sie kostenloses Angebot mit allen Daten.

MOSEL + CO., Anhängerwerk
764 Kehl-Leutesheim 100, Tel. 0 78 53 / 2 27

Kälte?... kein Problem

durch die seit 35 Jahren bewährten

CALIX-MOTORHEIZER

für wassergekühlte PKW, LKW sowie luftgekühlte VW. Benötigt wird eine 220-Volt-Steckdose. Für PKW unter DM 100,-, schwerste LKW bis DM 160,-. Händlernachweis und Prospekte senden wir Ihnen gern unverbindlich und kostenlos.

Generalimporteur der Nickelbolaget **SCHLOBOHM & CO**
2850 Bremerhaven, Box 210526, Tel.-Sa.-Nr. 0471/53077, FS: 2/36505 Schlo d

---

Kein Unterbrecherkontakt mehr – keine Zündeinstellung mehr – Sicherer Start, auch in eisiger Kälte

Zum Selbstanbau

Hochleistungszündanlage IGNITRONIC ACCULITE II

- **Erste wirklich völlig wartungsfreie Zündanlage** durch Wegfall des Unterbrechers
- dadurch größte Betriebssicherheit, **keine mechanischen Verschleißteile mehr**
- Einwandfreie Verbrennung durch **höchste Zündenergie** (ca. 30 000 Volt, 6 Ampere)
- Exaktes Einhalten des Zündzeitpunktes bei jeder Drehzahl, **kein Klingeln**
- Senkt ROZ-Bedarf um ca. 2 Punkte, schont Ihren Motor, **gibt Ihnen Sicherheit**
- Für **anspruchsvolle** und **sportliche Fahrer,** kontaktlos auch Porsche turbo, BMW 633
- Gerne senden wir Ihnen Informationsmaterial zu (auch Händler u. Reisende)

Zum Selbstanbau

ALBERT P. WUHR - Automobiltechnik Telefon

AUTOLACKIERUNG

Seit über 10 Jahren führend in Preis und Qualität

Durch einfachste Mithilfe sparen Sie **mehrere hundert Mark.** Bei unverschuldeten **Unfallschäden** verbleibt Ihnen sogar noch ein Gewinn und bares Geld. Lackiert wird vom Fachmann!

Z. B. Ganzlackierung VW inkl. Autolack u. MwSt. **165.–**

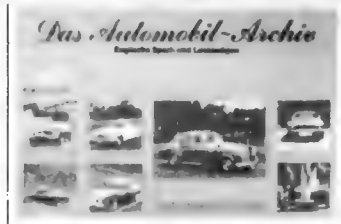
Auch ohne Kundenhilfe stets Ihr Vorteil!
AUTO-HOBBY-MIETWERKSTATT

Frankfurt 06 11/39 92 92, auch in Mainz und Köln, 50 helle Arbeitsplätze in moderner Werkstatthalle. Tägl. 8-20, auch samstags. Autoreparaturstunde DM 6,50 inkl. Werkzeug.

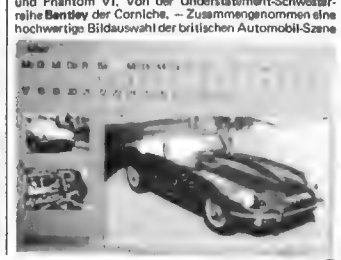
Das Automobil-Archiv

Zwei Automobilkalender zeigen ausgesuchtes Bildmaterial von herausragenden Automobilen aus italienischer und britischer Produktion. Kalender im Großformat 63 x 42 cm, 13 Blatt einschließlich Deckblatt, je 42 ausgesuchte und betextete Bilder, Bildmaterial schwarz/weiß.

Italien ist ein Land mit Sportwagen-Tradition. Die Hersteller von hochkarätigen Sportwagen und Karosserie-Schneider wie Pininfarina, Bertone, Vignale und immer wieder Zagato mit Supersport-Ausführungen machten Italien zur kreativsten Automobil-Nation. **Der Kalender dokumentiert** diese exotische Szene mit ausgesuchtem Bildmaterial von **Ferrari** mit dem 275 GTB, dann 365 GTB/4 und Berlinetta Boxer. Weiter das 500 Superfast Coupe und der Special von 1966. Eigene Wege in der Konstruktion ging schon immer **Lancia.** Aus der Flaminia-Reihe der GT und des Coupe, dann die Zagato-Ausführung Supersport. Schließlich der Abonnement-Sieger Stratos. Von **Alfa Romeo** zwei Klassiker der frühen 60er, Giulietta Sprint und Spider, die sportliche Bertone-Ausführung GTB Canguro und die Zagato-Ausführung 2600 SZ. Von **De Tomaso** Mangusta und Pantera, der Traditionsmarke **Maserati** Ghibli und Indy. Von **Lamborghini** – einem von nur drei 12-Zyl.-Herstellern auf der Welt – Miura P 400 und Urraco P 250 S.



Der britische Automobilbau hat sich mit traditionsreichen Sportwagen und eigenwilligen, edel ausgestatteten Luxuskarossen seine eigenständige Note bewahrt. **Der Kalender zeigt** Bildmaterial vom besten britischen Automobilsdel: **Aston Martin** mit der Modellreihe DB II-IV, DB 6 und DB 6 Volante und die neueste Ausführung V 8. Die Sportlimousinen von **Jaguar** 420, 420 G, XJ 6 Serie I + II, Jaguar E Serie II + III. **Jensen** mit dem Luxussportwagen Interceptor und dem vierradgetriebenen FF. Aus der Sportwagenschmiede **Lotus** der ultraflache Europa und Elan 2 S 130. In Deutschland unbekannt, aber ein hochinteressanter Kombisportwagen, der **Reliant** Scimitar. Aus der typisch britischen Roadsterlinie das TR-Endmodell **Triumph** TR 6 und Herald. Fast ins Mystische entrückt **Rolls Royce** mit Bildmaterial von Silver Cloud I, II, III, Silver Dawn, Silver Wraith und Phantom VI. Von der Understatement-Schwesterreihe **Bentley** der Corniche. – Zusammengenommen eine hochwertige Bildauswahl der britischen Automobil-Szene



Coupon oder Postkarte an SN-Verlag Karin Steinert, Postfach 70, 8873 Ichenhausen

Ich bestelle

..... Stück DAS AUTOMOBIL-ARCHIV – Kalender 1977, Italienische Sportwagen der Spitzenklasse a 19,80 DM

..... Stück DAS AUTOMOBIL-ARCHIV – Kalender 1977, Englische Sport- und Luxuswagen a 19,80 DM

Preise incl. MwSt. zuzüglich 3,50 DM Versand- und Verpackungsanteil.

Zahlungsweise ☐ beiliegender Scheck über DM ..... ☐ Lieferung per Nachnahme (+ NN-Gebühr 2,40 DM)

Name/Vorname Straße Postleitzahl/Ort Unterschrift

Auto Markt

Bezugsquellen Günstige Gelegenheiten

H = Gewerbliche Anzeigen, die nur mit Telefon-Nummer erscheinen.

Preisliste: Nr. 29
gültig ab 1. Januar 1976

Anzeigenschluß
für die nächsten Ausgaben
Heft 26 erscheint am 22.12.76
Anzeigenschluß am 2.12.76
Heft 1/77 erscheint am 5. 1. 77
Anzeigenschluß am 15. 12. 76

Alfa Romeo

AUTO NEUSER
- Leistungsstark in
- VERKAUF · REP. · E.-TEILE
- suchen Sie einen ALFA,
- rufen Sie uns einfach an

85 Nürnberg, Röthensteig 2–4
Telefon: 09 11 / 3 69 49 - 53 35 39

Ersatzteil-Expreßversand tägl. Alfa Romeo Löbbert, Aulgasse 69–73, 52 Siegburg, Tel. 0 22 41/ 6 41 14. 57 368 H

Giulia 1,6, 72, sehr zuverl. u. gepfl., 3600.–. T. 72 44/13/2 59 od. 2 25. 56 624

Suche Orig. 6½"-Montreal-Alufelgen. Tel. 07 21/88 37 73. 56 625

Alfetta 1,6 GT, Vorführwg., Bj. 76, ca. 3000 km, elfenb., weit u. NP zu verk. Zuschr. unt. Chiffre A 24/56 626

Alfetta GTV 2000, Bj. 7.76, 13 000 km, s.-met., Color, Stereo etc., 23 200.– NP, für 17 900.–. T. 05 41/6 72 96. 56 627

2000 GTV, rot, 7.74, 46 000 km, Bestzust., VB 8900.–. T. 02 34/55 56 12. 56 628

Alfa Romeo Montreal, Bj. 75, ca. km 19 000, rot, Color, el. Fensterheber, Blaup. Bamberg CR-Stereo, 19 500.– VB. H. Maurer, Steinweg 13, 6309 Münzenberg, Tel. 0 60 33/8 53 12. 56 629

1300 GT Junior, Bj. 76, 20 000 km, Ausst. w. GTV, Zubeh., 12 500.–. Tel. 0 57 63/2 42. 56 630

Alfasud TI, 6.75, 24 000 km, 1. Hd., unfallfr., neuw., verdegrün, Radio etc., DM 7900.–. Tel. 0 63 01/98 35. 56 631

Montreal grün, 10.73, Color, el. Fenster, Stereo-Cass., n. bereift, TÜV 10.77, gt. Zust., VB 12 500.–. T. 06 21/ 3 91/25 97 zw. 18 u. 20 h. 56 861

2000 GTV, 4.74, TÜV 10.78, wegen Führerscheinentzug sofort zu verk. Tel. 0 26 42/2 29 98. 56 632

Alfetta GT 1,8, Bj. 3.75, 42 000 km, Hohlr.-Vers., Alu-Felg., Stereo-Cass.-Radio, 4 Winterreifen (1 Wint. gef.), VB 14 000.– DM. Tel. 04 31/39 11 23, Schmidt. 56 633

GTV 2000, ATM, Lack, § n. 0 73 52/13 79. 56 850

Alfetta GT, Bj. 10.75, 12 800 km, VB DM 15 000.–. T. 0 44 21/2 67 62. 56 851

Alfa-Ankauf, a. def. od. Unfallfahrzeuge ab Bj. 72. Tel. Karlsruhe 07 21/ 2 16 10. 56 852 H

ALFA-Gebrauchtteile zu verk.
Unfallwagen gesucht.
Norbert Schmidt, 4150 Krefeld
– Meisterbetrieb –
Ispelstraße 35, Telefon 0 21 51 / 3 59 94

Montreal, neuw., 8200 km, 2. Wag., Cass., Radio, sämtl. Extr., gar. unfallfrei, VB DM 25 000.–. T. 0 62 07/53 39. 56 853

Alfetta 1800, blau, Bj. 8.75, 121 PS, 18 500 km, VB 10 800.–. 0 70 22/3 15 93. 56 854

Alfa 2000 Berlina, Bj. 72, TÜV bis 78, Sonderausstattung, VB 5100.–. Tel. 0 22 41/6 18 52. 56 855

Gelegenheit! Alfa Berlina, Bj. 73, 80 000 km, Mot. gen.überh., 8fach bereift (Sommer + Winter) unfallfrei, erstkl. gepfl., Zweit- + Garagenw., weiß, DM 5600.–. 0 61 73/7 94 32. 56 856 H

1600 GT Spider, 9.75, 25 000 km, VB DM 12 000.–. T. 0 26 34/51 11. 56 857

Alfa-Vertrag, bill. abzug. 0 82 76/4 78. 56 858

Giulia Nuova 1600 L, Bj. 2.76, ca. 19 000 km, Extras, VB DM 10 700.–. Tel. 07 11/25 35 57. 56 860

2000 GT, 7.76, 8000 km, Werksgar., Ster., DM 16 500.–. W bis 17 h, Tel. 0 75 45/8 33 48. 56 862

Alfa Zagato, Bj. 71, TÜV, Bremsen, Kuppl. u. Reifen neu; Mot. u. Getr. überh.; Zub.; DM 6800.–. 07546/2452. 56 863

Tausche 2 ATS 5,5" x 14 (ABE) gg. 2 ATS 6" x 14. Pfaff, Lessingstr. 40, 75 KA. 56 864

Alfetta GT, 121 PS, 12.75, 16 000 km, Werksgarantie bis 1.77, met., Color, Topzust., VB 16 500.– DM. T. 0 81 58/ 85 10 ab 17 h. 56 865

Spider 2000, Bj. 4.76, rot, 4366 km, 1. Hd., VB 15 500.–. 08 61/6 05 47. 57 117 H

Giulia-Sprint-Teile preisw. zu verk. Tel. 02 01/21 07 05. 57 118

2000 Berlina, Bj. 72, ca. 60 000 km, rot, TÜV 11.78, 3950.–, Bestzust. Tel. Essen 02 01/26 10 27, nach 16 Uhr. 57 119

Montreal, EZ 11.75, 25 000 km, nur Autobahn, silb.-met., Colorvergl., el. Fensterheber, LM-Felg., wie neu, wg. Familienzuwachs zu verk., 21 500.– VB. Tel. 0 60 39/71 51, Raum Ffm./ Ruhrgebiet. 57 120

Alfetta 1,8, Bj. 75, Extras, Scheckheftgepfl., VB 8500.– DM. Tel. 05 11/ 49 05 91. 57 121

Alfasud E, L, TI, Neu-, Vorführ- und Gebrauchtwagen, ständig günst. Tel. 0 60 48/4 44. 57 466 H

Harry Holter

ALFA-ROMEO-HAUPTHÄNDLER
Tel. (02 21) 79 82 82 — **5 Köln 71, Pescher Weg 7–9**
Ständig günstige Sonderangebote! Neu und gebraucht.
Täglich Ersatzteile-Expreßversand!

Verkaufen. Suchen. Tauschen. Schnell und erfolgreich.

In Deutschlands größtem Automarkt. Sie erreichen mit Ihrer Gelegenheitsanzeige über 3 Mio. Autofahrer.

Berechnungsbeispiele:

private Gelegenheitsanzeigen (inkl. MwSt.). Neue Preise ab Heft 1/77.

1 Zeile	= 3 mm	DM	19,80
2 Zeilen	= 5 mm	DM	33,–
3 Zeilen	= 7 mm	DM	46,20
4 Zeilen	= 10 mm	DM	66,–
5 Zeilen	= 12 mm	DM	79,20
6 Zeilen	= 15 mm	DM	99,–

gewerbliche Gelegenheitsanzeigen (zuzügl. MwSt.). Neue Preise ab Heft 1/77.

		Fließsatz	gestaltete Anzeigen
1 Zeile	= 3 mm	DM 37,50	DM 39,75
2 Zeilen	= 5 mm	DM 62,50	DM 66,25
3 Zeilen	= 7 mm	DM 87,50	DM 92,75
4 Zeilen	= 10 mm	DM 125,–	DM 132,50
5 Zeilen	= 12 mm	DM 150,–	DM 159,–
6 Zeilen	= 15 mm	DM 187,50	DM 198,75

Anzeigen-Bestellschein auto motor sport für eine Gelegenheitsanzeige

Bitte in Druckschrift und mit Kugelschreiber ausfüllen. **(Pro Buchstabe, Satzzeichen und Wortzwischenraum ein Kästchen).**

Motor-Presse Stuttgart, Anzeigenabteilung, 7 Stuttgart 1, Postf. 1042, Tel.: 07 11/21 42-2 58 o. 2 62

Bei telefonisch aufgegebenen Anzeigen kann keine Gewähr für die Vollständigkeit des Textes übernommen werden.
Diese Anzeige soll ab der nächstmöglichen Ausgabe unter der Rubrik _____

(Eigenständige Rubrik, wenn mindestens drei Anzeigen vorliegen. Sonst Veröffentlichung unter „Verschiedene")

_____mal unverändert erscheinen.

Kosten pro mm Höhe, Fließsatz (1 Druckzeile = 3 mm Höhe) bei 43 mm Breite, für Privatanzeige DM 6,30 inkl. MwSt., für gew. Anzeige DM 12,50 zuzüglich MwSt. Preise gelten bis einschließlich Heft 26/76.
Bei Chiffre-Anzeigen (nur zulässig bei Privatanzeigen) erhöht sich der Preis um DM 5,– inkl. Porto.

Anzeigentext: ☐ Privatanzeige ☐ Gewerbl. Anzeige

Die Anzeige soll: (Bitte nur eine der 3 Möglichkeiten ankreuzen)
☐ mit folgender Anschrift ☐ nur mit meiner Tel.-Nummer ☐ unter Chiffre erscheinen.

Name/Vorname/Firma

Straße/Nr.

PLZ **Ort**

Rechtsverb. Unterschrift

Datum ams 24/76

Alfa Romeo

Giulia Super 1,6, EZ 4.75, rot, 35 000 km, LM-Felg., Sportlenkr., Radio, Kopfst., heizb. Heckscheibe, neu bereift, VB 7950.—. Tel. 0 62 22/5 16 96. 57 122

Alfetta 1600, wenig km, sehr preiswert. Tel. 0 60 48/4 44. 57 467 H

4 x 185/70 HR 14 SL Veith CN 36, 100%, mit Cromodora, Alu-Felgen, 5,5 J x 14, DM 1000.—. 05 61/3 75 50. 57 123

Vorführwagen Alfetta, 115 PS. Tel. 0 82 76/4 78. 57 124 H

Vorführwagen Alfetta mit GTV 2,0 l. Tel. 0 82 76/4 78. 57 125

Alfa Zagato, 1,3 l, rot, TÜV 78, Alu-Räd., 5900.— DM. T. 0 28 42/4 11 45. 57 126 H

Alfetta 1600 L, fast neuw., wenig km, m. Garantie. T. 0 60 48/4 44. 57 465 H

1600er Zylinderkopf m. Ventilen, DM 350.—. T. 06 21/50 74 29, bis 16 Uhr. 57 127

Giulia, Bj. 75, 25 000 km, 1a Zust., günst. Tel. 0 80 55/3 57. 57 128

Preisw. E.-Teile Expreßversand tgl. Kolben+Büchsensatz ab 195.— DM. Auspuff kompl. 195.— DM, Stoßdä. einstellb. 33.— DM. T. 0 26 31/5 30 18. 57 373 H

Verk. 1300 Alfa-Masch. m. Getr., km 24 000, 1000.—. T. 0 67 71/74 31, ab 18 h. 57 129

Alfetta GTV 2000, Vorführwagen, wenig km, sehr preisw. T. 0 60 48/4 44. 57 464 H

Montreals, 75/76, topfit. 0 63 22/14 72. 57 461

Neuteile u. AT-Motoren mit Garantie sehr preisgünstig, täglich Expreß von Firma F. Brunati, Grempstr. 21, 6000 Frankfurt/Main, Tel. 06 11/77 34 75. 57 369 H

Alfa sucht Telefon 0 40/5 50 50 38. 57 370 H

Überh. Alfa-, BLMC- u. Ferrari-Motoren mit Garantie im Tausch zu verkaufen. Tel. 0 21 22/4 53 07. 57 371 H

Alfa-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen ges. Tel. Solingen 4 53 07. 57 372 H

ALFA ROMEO AT-MOTORE, 1300, 1600, 1750 u. 2000, Prüfstand gel., mit Gar. zu verk. Tel. 0 60 73/95 07. 57 377 H

Giulia Super 1600, wenig km, m. Garantie, weit unt. NP. Tel. 0 60 48/4 44. 57 468 H

Montreal, Bj. 73, orig. 53 000 km, Mot. (belegt) 5000 km, techn.+opt. wie neu. Aus Finanzierung 13 000.— DM. Tel. 07 11/22 49 73. 57 476 H

Amerikanische Wagen

Amerikanische Top-Autos ungewöhnliche Preise deutscher Service

GM CHEVROLET PONTIAC OLDSMOBILE BUICK Cadillac

Sind Sie immer noch der Meinung, daß Autos der amerikanischen Top-Klasse zu teuer für europäische Besitzer sind, oder daß gar der Service unzureichend ist? Tatsache ist, daß Sie heute einen GM-Komfort-Wagen äußerst preisgünstig bekommen. Er bietet Ihnen eine serienmäßige Ausstattung, die Sie bei teureren Europäern oft vergebens suchen. Und das „Know how" unseres Kundendienstes ist im Preis natürlich inbegriffen. Aber noch weitere Gründe sprechen für unsere Automobile: enormer Fahrkomfort, robuste, zuverlässige V8-Motoren und vor allem auch ein Höchstmaß an Sicherheit (nach den strengen US-Vorschriften).

bei Europas größtem General Motors Händler

AUTO-BECKER

4 Düsseldorf · Suitbertusstraße 150 · Tel. 0211/3380-1

57 480

Ford Mustang, ATM 0 km, 5,7 l, 202 PS, autom. Getriebe, Bj. 70. Tel. 0 61 72/7 29 33. 56 867

Vergleichen Sie!

Camaro LT Coupé	DM 21 080,—
Firebird Formula 400	DM 22 644,—
Corvette Stingray	DM 32 750,—
Nova „Concours"	DM 20 668,—
Mercury Monarch Ghia	DM 21 650,—
Caprice Classic Lim.	DM 24 975,—
Caprice Station Wag.	DM 25 530,—
Oldsmobile Cutlas	DM 24 420,—
Cadillac Eldorado	DM 41 628,—
Lincoln Cont. Mark IV	DM 46 732,—

1976er Modelle. Direktimport! Neuwagen er. Export-Ausstellung. Inkl. TÜV, Zoll, Fracht, Mwst. Alle weiteren Modelle auf Anfrage.

USAutomobile

MAAK + CO · 2 Hamburg 1 · Amsinckstr. 39 (ADAC-Haus) · Tel. (040) 24 34 36 + 24 36 01

Verk. 63er Buick Skylark m. 1700 ccm Opel-Motor, TÜV 78, 400.— DM. Tel. 0 83 41/1 96 76. 56 634

US auto-bab

Chevy, Ford, Buick, Pontiac, Oldsmobile
neu u. gebraucht, günstig durch Eigenimport, ständig ca. 30 Fahrzeuge am Lager.
Neuendorfer Straße 2—4, 1000 Berlin 20, Telex 0 185 677, Tel. 0 30/3 33 37 24

AMC Gremlin, Unfallfahrzg. od. ält. Mod., mögl. Autom., dring. gesucht. Tel. 92/23 26 97, n. 19 h 0 22 03/3 67 48. 56 635

US-Cars — mit Garantie Tiefstpreise
Mac Heinlein, 8 Mü. 19, Fafnerstr. 2, Tel. 089/1781248, Tx. 5215284

1977-Modelle, Camaro, 17 200.—, Firebird, Oldsmobile usw. 02 02/47 09 86. 56 866H

US-Automobile

Die neuen 77er Modelle sind eingetroffen!
Alle Typen sämtlicher Hersteller lieferbar, auch Lkw's und Motor-Caravan — auf Bestellung mit individueller Ausstattung! Bitte rufen Sie uns an und erfragen Sie unsere Sonderpreise!

amerika auto-import

5 KÖLN 1
Lindenstraße 19
Tel. (02 21) 24 24 97/21 10 38

Barank. sämtl. Typ. 0711/297266. 57 408 H

COERPER AUTO EXKLUSIV

US-Direkt-Import 1976
4 Düsseldorf-Heerdt — Am Handweiser Burgunderstr. 30, Telefon 02 11/50 16 05

GM-Modelle 77; Chevrolet, Pontiac, Buick und Cadillac — FORD-Modelle 77; T-5 (Mustang), Monarch, Thunderbird, Lincoln — AMC-Modelle 77; Pacer und Jeep (Wagoneer) — noch Restbestände Modelle 76 am Lager — Tel. 02 11/50 16 05.

US-Car, Eigenimport, 77er Modelle, BSP. Camaro Coupé, 14 050.— DM. T. 06 21/47 58 03 Agt. Losno/Wa. 56 869

Ford US-Import 76/77

ab Lager: **Mustang Ghia:**
2,8 Liter, viel Zubehör ab DM 22 000,—
4,9 Liter, viel Zubehör ab DM 21 500,—
Mercury Ghia: Vorführwagen, 12 000 km
Neupreis DM 29 000,—. DM 22 000,—
5,7 Liter, viel Zubehör ab DM 25 000,—

Autohaus am Handweiser
4 Düsseldorf-Heerdt, Burgunderstr. 17-19
Telefon 02 11/50 40 96

Mustang Mach I Cabrio! Bj. 71, Autom., rot-met., el. Verdeck, TÜV neu, f. nur DM 9500.—, evtl. Finanz. + Pkw-Inzahlungnahme möglich. Tel. 0 70 42/76 47. 56 868

DUESENBERG
Modell „S. J." Town Car, Bj. 1934
Elektronisches Tischfeuerzeug
Originalgetreues Modell, Lg. ca. 18 cm
Preis 129,— DM.
Lieferung per Nachnahme. Kauf ohne Risiko. Rückgaberecht innerhalb 10 Tagen.
Hanseatische Zinn- u. Metallwaren GmbH
2081 Rönningstedt bei Hmb., Postfach 4,
Telefon 0 40/5 36 69 69

Neuw. Chevrolet Malibu, Classic Combi, Bj. 5.75. 15 000 km m. Radio u. div. Zubehör, f. 15 000 inkl. MwSt. Tel. 0 74 61/7 10 01. 56 870 H

Wir zahlen Bargeld für amerikanische Gebrauchtwag. ALLSTATE MOTORS, Wiesbaden, Tel. 0 61 21/76 12 80

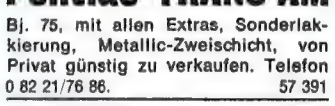
T 65 Fastback Mustang 289 V8 A/6 L, Lb. Kfz, gen.überh., 4 Gg., EZ 10.3. 65, evtl. Rückkauf, maraton-met., f. VB 10 000.—, ca. 16 Liter, 185 PS, Noverk. T. Passau 0 85 06/4 17. 56 871

CHEVROLET
PONTIAC
BUICK
OLDSMOBILE
CADILLAC
AMC-JEEP

Angebote · Preise · Prospekte

DIREKTIMPORTEUR
N. FUCHS—AUTOMOBILE
6000 Frankfurt 1, Parkstr. 18
Telefon 06 11/59 06 75-77

Camaro LT, 145 PS, weiß, EZ 3.75, 22 000 M, Preis VS. 02 03/6 05 35 71. 56 872



US AUTOMOBILE & ERSATZTEILE
Barretta & Co. 8 München 22, Reitmorstr. 8,
Telefon 0 89 / 22 78 47

Pontiac TRANS AM

Bj. 75, mit allen Extras, Sonderlackierung, Metallic-Zweischicht, von Privat günstig zu verkaufen. Telefon 0 82 21/76 86. 57 391

US king

60 x neu und gebraucht am Lager

Berlins erstes Spezialhaus für alle US-Fabrikate am Nollendorfplatz

Bestellen Sie Ihr 77er Modell

Chevi Caprice Lim. u. Coupé	ab 20 535,—
Chevi Nova Concours Lim.	ab 18 530,—
Camaro LT Coupé	ab 19 280,—
Pontiac Firebird Trans Am	ab 22 100,—
Pontiac Firebird Formular	ab 20 450,—
Chevi Malibu Classic Kombi	ab 20 980,—
Chevi Caprice Estate Kombi	ab 21 200,—
Chevi Blazer Geländewagen	ab 19 100,—
AMC Pacer oder Pacer-Wagon	ab 18 440,—
Cadillac, Oldsmobile, Buick auf Anfrage	

verzollt, versteuert, TÜV-abgen., frei Berlin

günst. Inzahlungnahme · Finanzierung
Kleiststr. 1, 1 Berlin 30 · 030/2 13 83 73

Camaro Z 28, Bj. Ende 74, TÜV 7.78, 250 PS, garant. 30 000 km, Garagenfahrzg., 220 km/h, superbr. Reifen, 11 800.— DM. Tel. 02 21/5 99 12 66. 57 131

Aston Martin

Aston Martin V8
Import u. Service. Merz u. Pabst Automobile, 7 Stuttgart, Alexanderstraße 46, Tel. 07 11 / 23 31 11, Telex 07 21905

Audi NSU

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für **NSU** 1000—1200 + TT, TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt NSU u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. Sofort anfordern bei **NÜLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postf. 5130**

Kompl. Weber-Vergaseranl. f. NSU TT z. verk., neuw. T. 05 71/7 47 52, ab 17 h. 56 636

Audi 80 GTE, Bj. 12.75, 16 500 km, v. WA, VB 12 100.— DM. T. 05 61/8 70 67. 56 637

Su. 4 Ro 80-LM-Felg., guterh. Hänel, Regerstr., 8592 Wunsiedel, 0 92 32/32 04. 56 638

Audi 90 S zu verk., Bj. 69, 950.— DM. Tel. 05 21/8 43 21. 56 639

RO 80, 10.72, weiß, el. SSD, Colorv., LM-Felg., Stereo-Anl., ATM 6000 km, n. Auspuff, s. gepfl., VB 6800.— incl. St. Tel. 0 92 88/7 79. 56 859

Su. RO 80 ab 74, n. Bestzust. m. SSD. Tel. 0 92 88/7 79. 56 873

Spiderbesitzer! 4-Zyl. Umbau od. Anleitg., TÜV ok. T. 0 52 28/71 09. 56 874

Audi 80 GT, 75 000 km, Bj. 74, sehr guter Zustand, VB 7200.— DM. Tel. 0 71 31/30 51. 57 157

Slalom TTS, ca. 100 PS, m. v. Zubehör, 12" + 13" Slick u. Racing, kurze Achse, Schalens., Flammer-Doppelverg. usw. kompl. od. einzeln, VB DM 1700.—. H. J. Orlowski, Schulstr. 38, 4322 Sprockhövel. 57 132

NSU Wankel Spider zu verk. Tel. 06 11/72 02 41, App. 15. 57 133

RO 80, Mod. 73, EZ 12.72, 87 000 km, ATM, ca. 9000 km, grün-met., 5900.—. Tel. 0 57 34/22 56. 57 134

Dringend. Tausche od. verk. Audi 50 SL, Bj. 75 (41 000 km), gut. Az. geg. Karman Ghia m. SD, Bj. 73, wenn mögl. weiß m. schwarzem SD (höchst. 50 000 km). Chiffre A 24/57 135

RO 80, 11.74, ATM 6000 km, silbermet., Radio, erstkl. Zust., 12 000.— DM inkl. MwSt. Tel. 0 62 03/6 13 54. 57 136 H

100 Coupé S, Bj. 5.74, 34 000 km, marathon-met., 11 000.— DM. Tel. 08 41/89 35 77, Mo—Fr 7—15 h. 57 137

NSU TT 1300, ca. 100 PS, Mot. u. Getriebe 3000 km, TÜV 78, m. sämtl. Extr. u. v. Zubeh. z v. 0 52 05/57 32. 56 754

Austin

NIKI LAUDA-POSTER
GRATIS
für alle BLMC-Fahrer
Postkarte mit Angabe der Fahrgestellnummer und Modell an:
Lucas Service Deuschland GmbH Urbacher Weg 6, 5000 Köln 90

Austin Mini Moke

Ausstellungswagen, noch nicht zugel., original 8500 km, neuer Brief, neu TÜV, Pr. VB 8500.— DM (Bj. ca. 70 Engl.). Tel. 0 64 43/34 76 od. 0 64 41/8 17 77. 54 607

3000 MK 2, TÜV 8.78. 06 11/54 61 46. 56 876

Mini 1275 GT, Bj. 73, 55 000 km, Mot. überh., v. Extras, Kuppl. def., 3950.— DM. Chiffre A 24/56 877

AH 3000 MK II 60, 1a + Ersatzteilhealey, 18 000.— DM. T. 0 65 61/31 30 abends. 56 878

Orig. Froschauge, Rechts-Lenk., 1a Zust., 2 J. TÜV, 1a Lack., VB 3200.— DM. Tel. 05 61/1 51 80. 56 879

Austin Healey 3000 MK 3 VB DM 17 500.—. **Tel. 0 52 31/4 71 12.** Werkstatt-Handbücher in deutsch. 56 875

Innocenti Cooper 1300, Bj. 75, 16 000 km, schw.-silb., VB 6800.—. T. 0 54 23/ 29 32. 56 880

Gebr. Mot. ges., Innoc. 1300. 0 44 54/ 2 63. 56 640

Mini 1000-Motor, 5000 km, m. Getr., VB 950.—. Tel. 07 11/51 21 29. 56 641

3e Healey-Teile, Hardtops II+III usw., su. Borrani-Speichenr. 06 11/49 30 07. 56 642

1275 GT, 70 PS, 6" LM, Ölkühler, Fächerkrümmer, Schalens., Lederlenkrad, Radio, TÜV, Mot., Kuppl. 165/70 neu, Bj. 10.72, 4200.—, od. Tausch geg. größeren Wag. T. 0 40/ 58 84 62. 56 643

Ersatzteil-Expr.vers. tägl.
J. A. Woodhouse
GmbH & Co. KG
Kölner Str. 93 · 5000 Köln 40 (Marsdorf)
Telefon (02 21) 48 71 41 · Telex 08 881 059

Princess Vanden-Plaas, 4 l, Rolls-Royce, beige/grau, Leder, Autom., Servo, Bj. 67, 9200.—. 0 30/8 01 89 69. 56 644

Austin-Sprite (Hardtop), Cabriol. oh. Masch. an Bastler oder zum Ausschlachten zu verk. Tel. 0 22 52/21 35. 57 138

Austin Healey Sprite, Orig.-Zustand, Hardtop, Bj. 61, Mot. 15 000 km, TÜV 4.77, 6000.— DM. Tel. 0 61 03/6 42 01. 57 139

Austin- und MG-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen gesucht. Tel. Solingen 4 53 07. 57 401 H

Billige Teile verkauft Telefon 0 21 05/ 44 96 von 11—19 Uhr. 57 402 H

Autobianchi

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für A 112, TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt AB u. Skorpion-Aufkleber kostenlos bei: **NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Pf. 5130**

A 112 Abarth, 70 PS, 19 000 km, 11.76, Extr., 7600.—. T. 0 63 41/8 60 55. 56 645

A 112 Abarth 1000, Fahrw. + Mot. Gr. 1, DM 4500.—. Tel. 05 61/1 32 05. 56 646

A 112 Abarth, 58 PS, Bj. 74, 26 000 km, LM-Felg., Koni-Fahrw., tiefergel., DM 6300.— VB. T. 0 94 82/2 10, 7—19 h. 56 647

Bitter Diplomat

Bitter Diplomat CD
(elegantes Coupé 2+2 — 5,4 Liter, V8, 230 PS)
1. Hand, gepflegt, **Vorführwagen**

Bitter-Automobile, 5830 Schwelm
Telefon 0 21 25 / 61 54 und 72 71
Telex 8591 950 bitt d

BMW

elektrolia
Der neutrale U.S.-Schriftzug
Präzisionsteil. Verchromt
oder mattschwarz lieferbar.
B. Werner-Baberowski
4400 Münster, Postfach 8851
23,90 DM
incl. MwSt. per Nachn.

BMW 525, n. Modell, Liefg. 3.77, abzugeben., met. Color, 195/70. Ab 18.45 Uhr, Tel. 0 27 71/84 48. 56 648

V8, Bj. 63, TÜV 7.77, weiß, geg. Höchstgeb. T. 0 52 41/2 02 55, ab 17 h. 56 649

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für BMW, TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt BMW u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. Sofort anfordern bei: **NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130**

BMW 2002, 150 PS, Bj. 4.74, TÜV 4.78, grün-met., 45 Weber-Doppel, Fächerkrümmer + Abarth, Bilstein Rallyefahrw., kompl. Käfig, Front + Heckspoil., Kotfl.-Verbr., Lederlenkr., get. Scheiben, Reif. neu, St.-Radio-Cass.-Rec., NP 28 000.—, VB 14 000.—. Tel. 02 11/46 48 12, ab 18 Uhr. 56 650

BMW 2.0 CS, 10.69, fjord, SSD, 1a Zust. Tel. 02 51/39 10 09. 56 657

528, 1.76, 20 000 km, grün-met., Radio, SSD, Color, 5000.— u. NP. 0 71 32/59 74. 56 658

BMW 2.5, 4.70, TÜV 78, g. Zust., Extr., VB 6500.—. T. 0 77 21/5 60 97, abends. 56 659

BMW 2000, ca. 100 PS, Bj. 66, TÜV 10.78, ATM 80 000 km, Automatic, gepfl., VB 5200.— DM, Liebhabercoupé. H.-J. Kurczinski, Barmerstr. 27, 4600 Dortmund 1. 56 660

525, 76, 16 000 km, met., Color, LM, 8f. bereift, Stereo, unfallfr., 1. Hd., NP 25 000.—, VB 16 900.—. **Tel.** 02 21/ 17 13 20 u. 0 22 37/81 36. 56 661

V8, TÜV 10.78, generalüberholt, 1a. Tel. 0 71 63/76 91. 56 662

Austin
Allegro —
der Familienfreund
Schön · komfortabel · zuverlässig · sparsam!

Foto: Allegro 1500 (Zusatzscheinwerfer gegen Aufpreis).

Zu Familienpreisen:
1100, 45 DIN-PS **DM 8.590,-** 1300 Kombi, 54 DIN-PS **DM 9.890,-**
1300, 54 DIN-PS **DM 9.590,-** 1500, 68 DIN-PS **DM 10.250,-***
Unverbindliche Preisempfehlungen. * Gegen Aufpreis mit Automatik.
1 Jahr Garantie ohne km-Begrenzung · 8000 Service-Stationen in Europa!
Austin Leyland
Importeur: A. Brüggemann + Co GmbH, Harffstr. 53
4000 Düsseldorf, Tel. 02 11 / 7 81 61

Suche f. BMW 1602: Hinterachse m. Sperre (75%) u. Scheibenbr., 1 Fünfgang-Getr. Chiffre A 24/56 651

BMW-Touring 72, Taiga, n. Verbreit. 8" 235 VR 60, Mot. 186 PS, 5-Gang, Stereo, Schalen, Armat. usw., alles TÜV, Pr. VB. 0 23 31/87 07 84, ab 18 h. 56 652

BMW 2000 tii, Bj. 72, rot, 92 000 km, TÜV Nov. 78, opt. u. mech. einwandfr., Radio, Kopfst., VB 6500.—. Tel. 0 61 95/24 97. 56 653

ALBERT
Hochleistungs-Nockenwellen für BMW 1600/ 2000/2002 310 Grad, Serien-Lagerpassung, die billigsten PS (158 PS/DIN im 2002 ti od. tii)
Telefon 00 43 - 53 32 - 24 83
Direktversand nach Deutschland

Verk. BMW 700 CS, Gürtelreif. neu, Mot. neu, Preis VH. Tel. 0 61 05/32 65. 56 654

503/507 ges., auch rep.-bed. 502-V8 (vollrest.) kann in Zahlung gen. werd. Zuschr. unt. Chiffre A 24/56 655

BMW CSL, EZ 72, golf, Mot. 2,8, 55 000 km, Frontspoiler, Recaro, Stereo, Alpinafahrwerk u. Felgen 7 x 14 m. 205er Ber., Topzust., TÜV neu. Festpr. 12 500.—. Bender, Schifferstadter Str. 4, 6701 Hochdorf. 56 656

2002 turbo, Bj. 10.74, TÜV 78, Radio, 1. Hd., 26 000 km, Bestzust. 07 11/ 41 35 66. 56 663

BMW-Touring 2000, Bj. 71, 85 000 km, weiß, Color-Vergl., 1a Zust., v. Zub., DM 6600.—. Tel. 0 94 51/8 70. 56 664

BMW 2,8 l, 12.75, 13 000 km, Autom., Klima, Radio, fjord-met., 28 000.— DM, NP 34 500.— DM. 0 21 51/79 70 28. 56 665

320 l, Bauj. 12.75, 16 000 km, wie neu, DM 16 300.—. Tel. 07 41/4 06 16. 56 670

WERKSVERTRETUNG
für das Rhein-Main-Gebiet
ATS-Leichtmetall-Felgen
SCHEEL-Schalensitze
Bitte fordern Sie Prospekt mit Preisliste.
Bieberer Straße 25 (Postfach 1008),
8050 Offenbach, Telefon (05 11) 81 38 38
HÄNDLER-EINKAUFS-ZENTRALE

BMW 3 OLA, 5.76, 10 000 km, silb.-met., SD, Colorgl., Stereo, 35 800.— NP, jetzt 28 300.— inkl. MwSt. Tel. 43 42/8 10 14. 56 666 H

CS Coupé, 73, mit 3.0 Alpina-Motor, 230 PS u. Fahrw. 79 000 km, neue Met.-Lackierung u. Kotfl. f. 3000.—, Extras, VB 15 700.—. Tel. 0 93 21/74 73. 56 667

BMW V8, Bj. 58, TÜV 9.78, 2,6 Ltr., 95 PS, orig. 100 000 km, techn. + opt. einwandfrei, orig. Knüppelsch., VB 7200.— DM. Tel. 0 66 31/24 53. 56 668

Michelin X M+S 8
solange Vorrat reicht

135 SR 13	87,30	175 SR 14	121,90
145 SR 13	74,55	175 SR 14 tubl	135,—
155 SR 13	85,30	185 SR 14	135,40
165 SR 13	88,60	155 SR 15 tubl	105,95
185 SR 14	102,30	165 SR 15	105,70

Preise inkl. MwSt., Versand per NN.
Bieberer Straße 25, 6050 Offenbach, Telefon 08 11/81 38 38
BF-Reifenhandel

BMW 502, 3,2 l, 1958, TÜV 78, zu verk., sehr guter Zust., ATM 35 000 km. Tel. 0 72 31/7 16 31. 56 669

BMW 318-Motor, 98 PS, kompl., 13 100 km, Bj. 76, unfallfr., DM 1500.—. Tel. 0 62 83/86 35, ab 20 Uhr. 56 671

Spottpreis, OSI 2,3 l Turbo, 188 PS, TÜV 5.78, 3600.—, evtl. Tausch. Tel. 07 11/62 31 56, nach 19 Uhr. 56 881

Barank. sämtl. Typ. 0711/297266. 57 400 H

528, Bj. 75, v. Extras, VB 19 000.—. Tel. 0 28 03/5 08. 56 882

BMW 525, EZ 7.76, 6500 km, taigamet., SSD, 7" BBS, Color. 0 52 02/57 34. 56 883

BMW CSL, EZ 72, 55 000 km, 2,8 l. Tel. 0 62 31/14 52. 56 884

BMW-Unfallwagen ab Bj. 1970, Tageshöchstpreise, Gebrauchtteile aller Typen. Joisten, 5000 Köln 1, Moselstr. 1, Tel. 02 21/21 30 82. 57 409 H

2000 CS, 68, TÜV 9.78, Topzustand, 5500.—. Tel. 0 29 37/5 83. 56 885

2500, sehr gepfl., 70 000 km, Bj. 73, 1. Hand, unfallfrei, v. Extras, 11 900.—. Tel. 05 11/77 37 58. 56 886

HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung. Telefon-Sammel-Nr. 02 34 / 5 26 66

BMW 2500, Unfallwagen, ATM, 150 PS, 2000 km gef. mit Papiere, Garantie, 4 Reifen auf Felgen 195/70 HR 14, sowie Diff. Einzelteile. Tel. 0 73 61/ 50 04 72, 8—16 Uhr. 56 887

BMW 3.0 CSi, Bauj. 5.73, 2. Hand, km 125 000, taiga-metallic, Color, Inzahlungnahme möglich. Automag München, Tel. 0 89/50 50 11. 57 485 H

BMW-UNFALLFAHRZEUGE
kauft zu Tageshöchstpreisen
Auto-Kautz, Telefon 02 21/36 20 63

BMW 3.0 CS, polaris, Bj. 8.74, 55 000 km, Klimaanl., Color, Radio, v. Priv., 22 800.—, abzugeben. Tel. 0 25 94/ 55 97. 56 888

100 BMW 518, neu + gebraucht, ab Fahrgestell-Nr. 463 000 gesucht. **Auto-Graner,** Tel. 07 31/6 57 88. 57 404 H

BMW-Gebrauchtteillager, täglich Expreßversand, Einbau und Reparatur möglich. Tel. 0 52 32/8 85 75. 57 405 H

BMW-Unfallwagen Barankauf. Telefon 0 26 71/77 82. 57 410 H

KONI u. BILSTEIN
Spezialstoßdämpfer
H4-HALOGEN-Einsätze
ABARTH-Auspuffanlagen
1/3 ANZAHLUNG, 6 Raten.
Bitte Typ und Baujahr angeben.
L. BEIL, 6701 NEUHOFEN 3

Die beste Adresse!

ROLLS-ROYCE · FERRARI · JAGUAR · GM · LAMBORGHINI · DE TOMASO · BRITISH LEYLAND

Aus unseren aktuellen Angeboten!

Ferrari BB, 75, silber, 13600 km, Radio
Ferr. Dino 246 GTS Spider, 73, gelb, 42 000
308 GT 4, 76, met-blau, 7900 km, Stereo-Rad
365 GT 2+2, '74, rot, 20 000 km, Airc
Jaguar E V12 Coupé, 72, gelb, 57000 km
Jaguar XJ 6, 76, d-grün, 7400 km, Aut, Airc
Caprice Station, 75, met-beige, 29700 M, Air
BMW 3.0 CSi, 75, inka, 19000 km, Stereo
BMW 630 Coupé, 75, silber, 1014 km, Autom
Citroen CX 2200, '76, bronce, Automatik
Porsche 911 Targa, 75, grün, 14000 34950,-
Porsche 924 Targa, 76, weiß, 19500 21450,-
De Tomaso Pantera GTS, 75, weiß, 17000 km

Ford Must T 5, 74, met-gold, 50000 km, Aut
Rolls-Royce Silver Cloud 2, 62, grün, 29200
Mercedes 280 E, 76, met-graphit, 100 km
Mercedes 280 SE, 76, ikonengold, 100 km
Mercedes 450 SEL, 74, met-blau, 45100 km
Mercedes 280 SLC Coupé, 75, weiß, 5500 km
450 SEL 6,9, '76, silb., 10 000 km, SD, Airc
RR Camargue, 75, d-bl, 8100 km, Airc, Ste-R
RR Silver Shad, 74, met-grün, 70300, 1. Hd
Rolls-Royce Bentley T, 67, grün, 79600 Meil
RR Bentley T, 74, silber, 24100 km, alle Aut
Lotus Eur. 72-ge., 31 000, überh. Mot. 0 km
Cad. Eld. Cpé. '74 met-bl. 2300 MI. Airc Led

1000 AUTOS - neu u. gebraucht

Ankauf u. Verkauf an Handel u. Privat ● autorisierter Fachhändler ● Sofortlieferung ● individuelle Beratung ● Werksgarantie ● Ersatzteilversorgung ● Deshalb scheuen wir keinen Preisvergleich

Zeichen des Vertrauens für Gebrauchtwagen

An- + Verkauf Ihr Vertrauenspartner

AUTO-BECKER 4 Düsseldorf Suitbertusstr. 150 Tel. 02 11/33 80-1

57 478

BMW

Suche BMW-Unfallwagen und Totalschäden geg. Höchstpr. Tel. 0 52 32/8 85 75. 57 407 H

Tourenwagen-Umbau, BMW 195/70 – 235/60, VW Käfer 185/70 – 205/70, TÜV-Eintrag. T. 0 63 44/21 18. 57 412 H

528, 9.75, 35 000 km, nur Autobahn, Extras, NP 26 340.– DM, v. Privat, VB 18 900.– DM. Tel. Mo–Fr v. 9–18 Uhr 0 78 41/39 07. 57 140

Wir suchen ab Baujahr 1974
alle BMW unfallfrei, bar
Auto-Graner, 79 Ulm, Tel. 07 31/6 66 38

BMW 320 i, 8000 km, fjord-met., erstkl. gepfl., wie neu, 17 600.– DM. Tel. 0 27 71/83 03. 57 141

Suche f. 2002 Sperrdiff., Ü'bügel, Schalens. + Gurte. T. 0 55 33/34 61. 57 376

auto motor sport **TEST**

auto motor und sport hat in den letzten Jahren nahezu jedes neue BMW-Modell gründlich getestet. Die Ergebnisse dieser strengen Testprozedur liegen für Sie in Form von Fahrberichten (FB), Testberichten (T) oder Dauertestberichten (DT) bereit.

Testberichte:		Heft
BMW 2002 Alpina	T	19/73+6/75
BMW 525	T	4/74
BMW 3,3 L	T	16/74
BMW 2002 Turbo	T	19/74
BMW 3,3 CSL	T	23/74
BMW 525 Alpina	T	24/74
BMW 1502	T	3/75
BMW 528	T	4/75
BMW 320	FB	14/75
BMW 316/318/320	T	18/75
BMW 525 50.000 km-DT		23/75
BMW 320 i	T	4/76
BMW 2,8 L/3,0 L/ 3,3 Li	T	5/76
BMW 630 CS/ 633 CSi	FB	6/76
BMW 320 i Alpina	T	10/76
BMW 633 CSi Coupé	T	13/76
BMW 3.0 Si	T	21/76

MOTOR-PRESSE STUTTGART. Für Ihre Bestellung genügt eine Postkarte an: Vereinigte Motor-Verlage GmbH & CO KG, Postfach 1042, 7000 Stuttgart 1. Alle Hefte bis Ausgabe 19/74 DM 2.-, ab Heft 20/74 DM 2.50, zzgl. DM 0.50 Porto. Lieferung nur bei Vorauszahlung. Postscheck-Konto Stuttgart 6724-704.

1502 u. 520 A, Bj. 12.75, neu 14 100.–, VB 11 900; Bj. 6.76, 17 000 km, neu 24 200.–, VB 19 900.–. T. 0 25 01/27 68. 57 142

BMW 501 V8 26, 1. Hd., 50 000 km, alles Orig. Tel. 0 91 63/66 46. 57 143

320 i, 12.75, 17 000 km, braunmet., Extr., NP 20 000.–. T. 07 11/70 21 88. 56 892

Su. BMW 2002 (L), Bj. 74/75 m. Fahrwerksverbess., auch Fahrz. m. eckig. Kotfl.-verbr. u. 235/60. T. 04 21/ 50 72 95 ab 17 h. 56 893

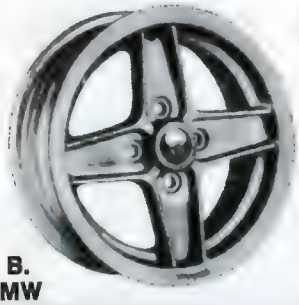
BMW 520, Bj. 73, unfallfr., SD, Radio, dunkelrot, 8000.–. T. 0 78 41/45 32. 56 894

devono
Der neutrale US-Schriftzug für Ihren BMW! In chrom o. matt-schwarz. Lieferung per NN. Autosport R. Kittel, 8 München 40, Elisabethstr 53, Tel. 0 89/18 08 98
22,50

2002 tii, Bauj. 74, 46 000 km, 1a Zust., alle Extras, NP 21 000.–, VB 13 500.– inkl. MwSt., Verk. Februar-März oder gegeb. sof. Tel. 0 72 31/1 32 65 abds. 56 895

BMW 3.0 L, Bj. 9.76, 4000 km, neuwertig (noch 10 Mon. Garantie), polarismet., SD, get. Glas, Verbund + Heizhecksch., Radio Blaup., el. Ant., Lenkrad v. 633 CSi, Velours, blau, 4 Kopfst., Fußmatten, weg. Kauf eines 633 CSi abzugeben, NP DM 33 500.–, VB 29 000.– DM, nehme BMW 518/520, Bj. 76, in Zahlung. Tel. 0 68 24/35 35. 56 896

BMW 3.0 CSi Coupé, Bj. 26. 11. 75, 10 000 km, sehr viel Zubeh., NP DM 43 000.–, sehr günstig zu verk. Tel. 0 68 54/10 00 oder 86 33. 56 898



Preissensation!

Leichtmetall-Räder. TÜV + ABE für alle gängigen Fabrikate in den erforderlichen Größen stets 1000 Räder am Lager sofort Unterlagen anfordern für Händler Spezial-Angebot

Alleinvertrieb für Deutschland

z. B. BMW

TEVOC

TEVOG Techn.-Vertriebsorganisation GmbH, Postf. 710 626, 8 München 71, Tel. 0 89/79 70 79

Fahrwerkverstärkung (Stoßdämpfer, Federn, Stabilisatoren) f. BMW 2,5 – 2,8 – 3,0 Limousine u. Coupé, NP 400.–, f. 200.– z. vk. T. 0 42 21/8 20 34. 57 144

2002 ti Alpina, verbr. Kotfl., 7"-Felgen, 5-Gg.-Getr., SSD, TÜV 10.78, v. Extras, 4500.– DM. Tel. 0 56 21/46 03. 57 145

2002, 72, 140 PS, Bilstein, 2 Schalen, 6½ J., viele Extras, VB 8500.–. Tel. 0 83 41/8 17 92. 57 146

BMW 3.0 L, EZ 7.76, 7000 km, me.-bl., Radio, SD, Wärmeschutzgl., Sonnenbl., Anhängerkuppl., Servo-Lenk., 5000.– u. NP zu verk. T. 0 70 42/72 84. 56 889

LEICHTMETALLRÄDER
TÜV-frei für BMW ATS BBS
5,5x13" = 185/70 SR 13 Uniroyal 214.– —
6x13" = 185/70 HR 13 Pirelli — 294.–
6x14" = 195/70 HR 14 Dunlop 308.– 340.–
7x14" = 205/70 HR 14 Dunlop 319.– 353.–
7x14" = 205/70 VR 14 Pirelli 362.– 398.–
Preise gelten f. den kpl. montierte und gewuchteten Rad- einschl. Abnahmebedingungen. Reifen + MwSt.
REIFEN-HOFFKEN, [illegible] Neu-Isenburg
Tel. 0 27 22/74 62

3.0 Si, 72, ATM-ATG, 19 000 km (Garant.-Karte), met., Color, LM. n. Reif., Stereo, Topzust., 12 800.– DM. Tel. 02 21/17 13 20 + 0 22 37/81 36. 56 890

Privat sucht geg. bar CSi 3.0, Bj. 75/76, Bestzustand, maximal 25 000 km. Unter Chiffre A 24/56 891

BMW 2002 Alpina, 70, Bestzust., VB 5500.– DM. Tel. 0 21 61/27 28 33 od. 60 21 00. 56 897

2002 turbo. 50 000 km, Bj. 74, Mot. + Turbolader gen.überh., Alpina-Fahrwerk, Sonderlack., v. Extras, Pr. DM 11 000.–. Tel. 0 97 21/8 26 76. 56 899

Suche BMW 3.0 S, 3.0 Si, 3.0 CSi, 3.0 CS für Export. Tel. 0 30/8 54 30 00. 56 900

bmw 3.3 li, bauj. 3.76, 1. hand, 16 000 km, taiga-metallic, lederpolster, ssd, color, stereo-radio, inzahlungn. möglich. automag münchen, 0 89/50 50 11. 57 484 H

BMW 520/525 Spoilerstoßstange kpl. m. Halter u. Gitter 290.–. f. BMW 02 Kotfl.verbr. 6–7/8–9 Zoll u. Gr. 2/77 sowie Front- u. Gummi-Hecksp., auf Wunsch Anbau. T. 0 28 53/23 11. 56 901 H

Kotflügelverbr. f. BMW 02 bis 6,5 Zoll-Felgen, vorne kompl., Kotfl. hint. ganze Seitenteile, einschl. Front- u. Gummi-Hecksp. m. Anbau u. TÜV-Eintr., Endpr. einschl. 11% MwSt. 875.–. Tel. 0 28 53/23 11. 56 902 H

Privatperson sucht BMW
2500–3.0 unt. Umst. 525 od. 520 ab Bj. 72–74, sof. Abh. T. 0 89/14 06 50. 56 903

BMW 3.0 L, Bauj. 5.76, ca. 11 500 km, braun-met., SSD u. Stereo-Cassetten-Radio. Tel. 0 21 75/13 79. 57 163

Verk. BMW 501 B, Bj. 55, fahrbereit. Uwe Schumacher, Am Liener Deich 27, 2887 Elsfleth. 57 148

Sonderangebot

	Uniroyal		Michelin	
165 SR 13	R 180	72,26	ZX	79,36
165 HR 13	R 240	85,08	XAS	93,92
165 HR 14	R 240	90,68	XAS	99,84
175 SR 14	R 180	91,68	ZX	100,84
175 HR 14	R 240	108,11	XAS	118,88
185 HR 14	R 240	120,10	XVS	131,90
155 SR 15 tl	R 180	79,58	ZX	87,52
165/70 SR 13 tl	R 180	75,—	ZX	84,13
175/70 SR 13 tl	R 180	86,—	ZX	95,23
185/70 SR 13	R 180	85,—	ZX	86,85
185/70 HR 13	R 240	97,—	XAS	121,04
185/70 HR 14 tl	R 240	135,70	XVS	144,24
195/70 HR 14	R 240	135,—	XVS	168,22

Preise inkl. MwSt., Versand per NN. Bieberer Str. 25, 6050 Offenbach, Tel. 06 11/81 38 38

BF-Reifenhandel

BMW 528, 7.75, 18 500 km, fjordmet., SSD, Radio. Tel. 0 61 42/3 27 69. 56 904

2002 Alpina, 180 PS, schwarz, Topzust., sämtl. Verbesser. die es gibt, alles eingetr., günstig zu verk. Tel. 0 91 31/5 55 58, ab 19 Uhr. 56 905

PKW-BARANKAUF
Baujahr 1972 bis 1976
alle Typen und Modelle
CAR-SHOP Automobile GmbH
7250 Leonberg, Stuttgarter Straße 37
Tel. 0 71 52/2 65 30, Abf. Stuttg.-Dreieck

57 411 H

525, Bj. 7.74, TÜV 7.78, 1. Hd., Radio, Anhängerkupplung, 12 600.–, Inzahlungn.mögl. Tel. 0 89/42 22 03. 56 906

Su. Unf. 316–320 u. 02. G. Heinisch, 7141 Steinh., PF 52, 0 71 44/55 10. 56 907 H

Suche Sbarro-Replic-BMW 328
Tel. 0 91 81/58 41 oder abends /19 91. 57 158

BMW 2800, Bj. 6.70, Autom., Anh.-Kuppl., Radio, DM 3950.– (evtl. Inzahlungnahme). Tel. 07 61/50 93 47. 57 160

2002 turbo, 6.75, 40 000 km, polaris, 6"-LM-Felg., 4 M+S M.-Felg., Stereo-Radio u. Cass., DM 16 000.–. Tel. 09 11/79 88 32. 57 161

UNIROYAL M+S plus

155 SR 12	76.–	175 SR 14	120.–
145 SR 13	75.–	185 SR 14	137.–
155 SR 13	85.–	185/70 SR 13	111.–
165 SR 13	94.–	195/70 SR 14	155.–

Preise incl. MwSt. Versand per NN

REIFENBERGER
Tel. 0 67 52/29 58 u. 23 00

BMW 3,3 Ltr. m. Autom., 9500 km gel., alle Extras, krankheitshalber zu verkaufen. Tel. 0 65 71/50 15. 57 147

BMW-Reifen garant. 1. Wahl

Sonderangebot, solange Vorrat reicht.

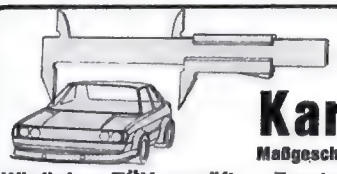
Größe	Dunlop D1/Sport	Dunlop SP57	Sonstige
185/70 SR 13+	—	74,—	82,—[1]
185/70 HR 13+	—	89,—	99,—[1]
175 SR 14+	—	79,—	79,—[3]
175 HR 14+	119,—	99,—	109,—[3]
195/70 HR 14+	155,—	—	155,—[1]
195/70 VR 14	175,—	—	189,—[1]

+ = schlauchlos, [1] = Pirelli, [2] = Uniroyal, [3] = Firestone, Gislaved

Preise inkl. MwSt. — Versand per NN oder Montage in unserem Fachbetrieb.

M+S-Haftreifen preisgünstig auf Anfrage

AZS Reifen-Schneider, 6 Frankfurt-Fechenheim, Diebsurger Str. 19, Tel. 06 11-41 90 42



Karosserieteile

Maßgeschneidert für Wettbewerb und Straße

Wir liefern TÜV-geprüfte Frontspoiler, Heckspoiler und Kotflügelverbreiterungen

in verschiedenen Ausführungen für alle BMW-02-Modelle aus eigener Produktion. Für Wettbewerbe Frontspoiler und Kotflügelverbreiterungen in allen Homologationen lieferbar. Außerdem erhalten Sie bei uns das komplette Zubehörprogramm der Firmen Scheel, Recaro, ATS, RAID und anderer bedeutender Hersteller zu günstigen Preisen bei täglichem Expreßgutversand.

Gesamtkatalog unseres Lieferprogramms gegen DM 4,— in Briefmarken. Händler bitte gesondertes Angebot anfordern.

Vertrieb Norddeutschland:
H. A. Zender
Feldstraße 3
5400 Koblenz
Telefon 02 61/8 55 02

Vertrieb Süddeutschland:
Händlereinkaufszentrale
Bieberer Straße 25
6050 Offenbach
Telefon 06 11/81 38 38

BMW 633 CSi, fabrikneu, grün-met., SSD, Wischwasch etc., unt. NP. Tel. 07 11/61 71 82. 57 477 H

Liebhaberstück, 2000 CS, 3.66, TÜV 78, Leders. u. Recaro, Radio, SSD u. viele Extras, geg. Gebot. Nur werktags, Tel. 0 55 71/20 61. 57 164

BMW-Serienteile

BMW-320-Seriensitze, fabrikneu, anthrazit, mit Kopfstütze und Liegesitzbeschlag, passend auch für alle BMW-02-Modelle zum Supersonderpreis von **DM 198,-** inkl. MwSt.

Viele weitere BMW-Serienteile wie Felgen, Auspuffanlagen, Motor- und Fahrwerkteile zu stark reduzierten Preisen!

Nur solange der Vorrat reicht!

ALPINA
5633 BUCHLOE · TEL. 02241/867

BMW 1602 Cabriolet, rot, 71, 55 000 km, Bestzust., Zweitwagen, Pr. VHS. Tel. 05 21/3 42 11. 57 153

DEWE Kfz-Teile GmbH
46 Dortmund 16, Evinger Str. 232, Tel. 02 31/85 13 02

BMW 2800, Bj. 70, TÜV 78, Zyl.-Kopf, Diff. u. Kuppl. neu, Radio, Halogen, Kopfstützen, Bestzust., DM 6900.—. Tel. 0 73 35/52 42. 57 162

BMW 2500 Liebhaberstück, weiß, Bj. 74, TÜV 7.78, Garagen-Zweitwag., unfallfrei, 28 600 km, SSD, Windabweiser, Colorglas, beh. Heckscheibe, beige Velourpolster, Vollstereo, Radio und Cass., mit Mikrofon, US-Tank, Nebelscheinw., Sicherheitsgl. hinten, Fondraumheiz., re. Außenspiegel u. a. Zubeh., v. Priv. z. verk., DM 21 750.—. Tel. 0 89/3 61 29 58. 57 159

BMW 2002 turbo, 170 PS, EZ 5.7.74, 40 000 km, 5-Gang, viel Zubeh., Bestzust., TÜV 6.78 (NP 24 000.—), nur 14 000.—, Finanzierung möglich. Tel. 0 61 24/23 49 oder 25 74. 57 165 H

3,0 CS Coupé, EZ 74, 33 000 km, ceylon-met., 7"-LM-Felgen, Lederlenkrad, alles TÜV, 21 800.— DM + MwSt. Tel. 0 24 61/35 13. 57 149 H

BMW 633 CSi Vorführwagen, resedagrün, 9000 km, Radio, elektr. Fenster, vorne Colorglas, DM 39 900.—. Tel. 06 11/30 24 60. 57 150 H

Für den verwöhnten Autoliebhaber: BMW V8, 2,6 L, 110 PS, Bj. 63, SSD, Radio, TÜV 3.77, Anh.kuppl., 1900 kg, 13 000.—. **BMW V8, 2,6 L,** 110 PS, Bj. 60, SSD, Radio, TÜV 8.78, Anh.kuppl., 1900 kg, 8000.—. **BMW V8, 3,2 L,** 140 PS, Bj 62, mit Doppelregister-Verg, SSD, Radio, TÜV 9.78, Anh.kuppl., 1900 kg, 12 000.—. Tel. 0 21 61/1 95 33. 57 151

BMW Touring 2000 tii Alpina, Bj. 71, Farbe golf, Gesamt-km 76 000, vor 16 000 km auf Alpina umgerüstet: 150 PS-Einspritzmot., Alpina-Fahrwerk mit Bilstein-Dämpfern, vorn u. hint. tiefergesetzt, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, 5½"-Leichtmetallfelg. mit neuen Dunlop 185/70, Frontspoil., elekr. Kühlerventilator, H4-Licht, Halogen-Weitstrahl., Verb.glas, Drehzahlmesser, Lederlenkr., Recaro-Sportsitze, Radio, alles TÜV-eingetragen; Preis 9800.— DM. Tel. werktags 07 11/2 14 22 64, sonst 0 71 91/6 29 13. 57 152

3.0 S, Bj. 74, 55 000 km, sämtl. Extras, f. Pr. 14 900.—. T. 0 62 02/6 27 56. 57 154

BMW 3.0 Si, neu, nicht zugelassen, silber-met., SSD, für 4000.— DM unter NP abzugeben. Tel. 05 61/8 08 31 (Herr Pfennig). 57 155 H

BMW Cabrio, Bj. 70, TÜV 12.77, v. Zubehör, 85 000 km, nur 6000.— DM. Tel. 0 71 71/6 21 09. 57 156

BMW V8, 100 PS, nachtblau, Garagenwagen, Bestzust., gegen Gebot, VB 7500.— zu verk. Tel. 0 73 65/2 18, nach 18 Uhr 0 71 71/8 37 79. 57 471 H

Bonito

Bonito, TÜV neu, Bj. 71, 44 PS, DM 5400.—. Zuschr. unt. Chiffre A 24/57 166

Bonito 1a, Extras, VB 7500.— DM. Tel. 0 89/83 22 38. 57 167

Buggy

BUGGY-L · BUGGY-C · JET · CORSA
FERTIGFAHRZEUGE – BAUSÄTZE – ZUBEHÖR
APAL BUGGY-SHOP
D-7071 Leinzell Tel. 07175/6265
JÜRGEN F. WIRTH INGENIEURBÜRO
Ausf. Farbprospekt + TÜV-Berichte DM 4,- (Scheck od. bar)
WINTER-PREISE

Verk. Apal Buggy L, v. Extras, VB 4900.—. T. 02 41/52 12 21, ab 17 Uhr. 56 672

Achtung! Fertig vormontierte Bausätze ab 2600,—. Bausätze + Fertigfahrzeuge auf Lager. Günter Siegel, APAL-BUGGY'S, 5275 Bergneustadt, Fichtenstr. 22, 02261/41383 Ausführliche Prospekte 2,—

Notverkauf! Schweren Herzens abzug., absol. Spitzen-Buggy, Bj. 75, in üb. 300 Std. v. Fachm. angef., NP üb. 19 000.—, f. nur 9600.—. T. 0 21 22/ 7 73 31. 56 673

NEU! Jeep- und Buggy-Center, Burghaun Autobahn Würzburg—Kassel, Abfahrt Hünfeld. Wir haben für Sie die kompletten Buggy-Programme, in Fertig-, Neu- und Gebrauchtfahrzeugen, sowie in Bausätzen. Kommen Sie zu einer Probefahrt oder rufen Sie uns an!
Berliner Straße 17, 6419 Burghaun 1,
Telefon: 0 66 52 / 35 07 - 21 62

Buggy-Karmann HF, techn. + opt. 100%, Bj. 73, 3500 km. T. 0 23 30/26 96. 56 908

APAL·BUGGY
Führender Importeur der BRD
ANTON WAGNER · AUTOMOBILE
605 Offenbach · Wilh.-Leuschnerstr. 38
Tel. 0611/854624
4 Modelle. Fertigfahrzeuge TÜV abgen. Bausätze und Zubehör
Prosp. 2,– in Briefmarken

Ruska, 11.73, bestimmt einer der schönsten, Bestzust., 4250.— DM. J. Landewe, Broekheurnerweg 62, NL-Enschede/Holland. 54 672

Autobahn Stuttgart—Ulm • Ausfahrt Aichelberg—Boll
APAL BUGGY-BAU
Fertigfahrzeuge • Bausätze
07164/3469
R. WIRTH • 7325 BOLL • Bahnstraße 56
Samstags geöffnet • Ausführliche Unterlagen, TÜV Bericht DM 4,-

Hardtop f. Buggy Karmann GF zu vk., 900.— DM. Tel. 0 23 51/2 95 99. 57 169

Cadillac

Cadillac Fleetwood, Bj. Ende 75, 16 000 km, zum Sonderpreis bei Eintausch u. Finanzierung abzugeben. **Autohaus Schieff,** 4132 Kamp Lintfort, Prinzenstr. 65, Tel. 0 28 42/28 25. 57 171 H

Cadillac Eldorado V8, Coupé, Bj. 9.73, TÜV 9.77, gold-met., alle Extr., 19 800.—. Tausch mögl. 06 11/43 83 17. 57 170

Chevrolet

Chevrolet Impala Cabrio, TÜV 8.78, inz., Tausch, 4800.—. 02 31/83 02 23. 56 675

Chevrolet Camaro LT, z. verk., Bj. 6.75, Garagenfahrzg., orange-met., VB 15 000.—. Tel. 02 71/33 28 61. 56 676

Stingray-Teile. Tel. 0 60 31/1 31 01. 57 413 H

Stingray-, GM- und FoMoCo-Teile auf Lager. Tel. HH 0 40/80 10 71. 57 414 H

Stingray Targa, Bj. 5.76, Klima, Color, el. Fenster, NP DM 40 000.—, VB DM 25 900.—, Eintausch möglich. Tel. 02 21/38 89 93. 56 910

4 M+S-Reifen G 78-15, neuw. u. 4 amerik. Leichtmet.-Felgen z. verk., DM 700.—. T. 07 21/88 47 70. 56 911

Verk. Camaro 350, blau-met., Bj. 73, TÜV 78, Stereo-Radio-Cassetten-Rec., generalüberh. u. d. Extras, nur gegen bar. Tel. 06 71/3 39 01. 56 912

Tausche Sportboot 73, 5,60 x 2,15, 115 PS, suche 280 SL, 74, Alfa Montreal 76, od. Chev. Stingray 75. Chiffre A 24/55 578

Su. Corvette, ab Bj. 73, sofort Bargeld. Tel. 0 23 24/2 43 97. 57 173

Chevrolet Impala, EZ 7.74, Autom., Klimaanl., met.-blau, schw. Vinyldach, 5,7 L, 145 PS, get. Scheiben, Stereo, autom. Gurte, Halogen, 65 000 km, zum Listenpr. abzug. 0 67 22/28 30. 57 174

Corvette Stingray 74 Cabrio, 5/7 L, 250 PS, alle Extras. Tel. 0 89/14 00 33 oder 0 89/85 12 53. 57 175

Corvette Targa Autom., gepfl., 190 PS, 14 900.—, TZ. T. 06 11/28 51 44/57 18 05. 57 176 H

Citroen

CX 2000	14 200,— DM
CX 2400 Pallas	16 600,— DM
CX Prestige	23 400,— DM

Auszug aus d. Neuwagenpreisliste
W. Jürges, Köln, T. 02 21/72 93 89
AUTOIMPORT

Citroen SM, Bj. 8.74, 2. Hd., blau-met., br. Leder, Klima, ca. 39 000 km, TÜV 7.78, DM 19 000.— + MwSt. Tel. 02 21/81 13 33, ab 20 h 0 22 36/6 15 75. 56 677

GS-Pallas, Bj. 1.76, 10 500 km, Extras, VB 10 890.—. T. 0 54 02/14 63. 56 678

CX 2200 Super, Autom., 10 000 km, Garantie bis 4.77, 20% unt. NP zu verk. Tel. 0 95 49/2 71. 56 679

SM, Bj. 71, 64 000 km, 6900.— DM. Tel. 0 60 31/1 30 03. 56 913

SM 71/72, ATM 25 000 km, v. überh., 7800.—. Tel. 00 31 54 30 49 00, n. 20 h. 56 914

DS 23, Inj. Pallas, Bj. 5.73, TÜV 77, techn. einwandfr., guter Zust., 1. Hd., DM 7200.— VB. T. 0 23 31/5 43 42. 57 177

CX 2000 Super Break, 20 000 km, VB DM 16 500.—. Tel. 05 51/39 33 72 oder 0 55 94/13 00. 57 181

Vollautomatische Radauswuchter

ROAD HUGGERS

weltweit patentiert

Auswuchtscheibe

- Mind. 20% weniger Reifenverschleiß
- Unbegrenzte Garantie für 250000 km oder 3 Jahre
- Selbst in wenigen Minuten einzubauen
- erhebl. weniger Bremsenverschleiß
- verringerter einseitiger Abrieb der Reifen
- Auch für schwere Lkw und Anhänger
- Millionenfach in den USA bewährt

Händler bitte Angebot anfordern!!!

★ VOLLAUTOMATISCHE RADAUSWUCHTUNG WÄHREND DER FAHRT
★ NIE WIEDER AUSWUCHTEN
★ VERBESSERTES FAHRVERHALTEN

So genial einfach funktioniert dieses neue Patent:

Die Auswuchtscheibe wird einfach zwischen Bremstrommel und Felge eingebaut. Sobald sich nun das Rad dreht werden Tausende kleine Gewichte in der Scheibe in Bewegung gesetzt. Durch die auftretenden Zentrifugal- u. Kreiselkräfte nehmen diese vielen Gewichte nun vollautomatisch eine Position genau gegenüber der Unwucht ein und wuchten dadurch das Rad ständig 100%ig aus. Sobald sich die Straßenverhältnisse ändern, passen sich die Gewichte dem sofort an. Erfolg:
Keinerlei Vibrationen — dadurch erheblich weniger Reifenverschleiß und besseres Fahrverhalten.
Zu erhalten für alle Pkw im Fachhandel oder vom Hersteller.

Satz: 2 Stück DM **76,—**
Satz: 4 Stück DM **132,—**
Versand gegen Vorkasse/Scheck oder per NN.

Unbedingt Fahrzeugtyp angeben! Selbstverständlich Rückgaberecht innerhalb 8 Tagen.

PACER PRODUCTS Deutschland GmbH
2800 Bremen 66, Am Kirchdeich 6, Pf. 660 427, Tel. 04 21/58 58 49/58 17 25

Citroen

Citroen CX 2200 Super, Dieselbreak, Bj. 76, noch 6 Mon. Garant., elektr. Fensterheber, getönte Scheib., met.-braun, Servo-Lenk., 28 000 km, 4000.— DM unter NP abzugeben. Tel. 08 71/41 39. 57 178

Citroen GSX 1, Bj. 10.74, 52 000 km, neu TÜV, Transistorzündg., Garagenwagen. T. 0 95 62/17 29. 57 179

SM Citroen, Bauj. 7.73, DM 14 800.—, Motor ca. 6000 km. Tel. 02 09/20 26 49. 57 180

Citroen SM, Bj. 5.71, TÜV 9.78, 70 000 km, ATM bei 22 000 km, Klimaanl., Leders., Stereo-Radio, für 8500.— DM verk. Tel. 04 31/78 53 55 oder 04 31/69 71 90. 57 182

Datsun

Sportwag. 260 Z 2+2, grün-met., 1. Hd., 6-Zyl., 5-Gg., günstig. T. 0 24 21/6 21 57. 56 680

Datsun 260 Z 2+2, rot, EZ 4.75, f. DM 1000.— Extras, 37 000 km, neu ber., Garagenwg., 18 300.—. 0 22 34/7 41 94. 56 681

Su. 260 Z 2+2, max. 30 000 Orig.-km, in techn. Bestzust., Reifen u. Lack Nebensache, geg. bar. Unter Chiffre A 24/57 183

Datsun 260 Z 2+2, Vorführwagen, 3 Monate alt, 2500 km, 15% unt. NP zu verk. Tel. 0 62 02/48 69. 57 184 H

De Tomaso

De Tomaso-Vertretung
Neu - Gebrauchtwagen - Ersatzteile
Max Irber, 8 München 90
Schönstr. 12, Tel. 0 89 / 66 38 18

De Tomaso GTS-Motor

5763 ccm, 270 PS, 2961 km, Neupreis: 9500.— DM, für 3900.— DM abzugeben.

Firma AMV, Stuttgart,
Telefon 07 11/22 19 07. 57 488 H

Pantera 6 TS, Bj. 74, 27 000 km, TÜV 78, schwarz m. silber, w. neu, v. Extras, VB 25 000.—. T. 0 89/60 61 05. 56 682

PANTERA GTS
Sämtliche Extras, fabrikneu
Neupreis: DM 56 395,—
Herbstpreis: DM 2000,— Nachlaß
Anzahlung DM 14 395,—
monatlich DM 998,—
Nehmen Pkw in Zahlung
Fa. AMV - Stuttgart, T. 0711/22 19 07
(im Motor-Presse Verlagshaus)

Mangusta 73, 300 PS, 13 000 km, Tel., 10"-Felg., Color, 1. Hd., Bestzust., evtl. Eintausch Pkw. T. 0 21 91/5 39 93. 57 186

De Tomaso GTS, diverse Ersatzteile, günstig abzugeben.
Firma AMV, Stuttgart,
Telefon 07 11/22 19 07. 57 487 H

De Tomaso Pantera, Bj. 73, orange-schwarz, Stereo, erstklass. Zust., f. 23 500.— z. verk., Eint. mögl. Dohmen, Aachener Str. 970, 5000 Köln. 56 683

DE TOMASO-HOECKER
674 Landau/Pfalz, Neustadter Str. 23,
Tel. 0 63 41/8 27 93

De Tomaso GTS-Getriebe

2961 km, Neupreis: DM 9500.—, für DM 3700.— abzugeben.

Firma AMV, Stuttgart,
Telefon 07 11/22 19 07. 57 489 H

Pantera, 33 000 km, Bestzust., Klima, Stereo, TÜV 1.78, nur 19 800.— DM. Tel. 06 81/5 48 73. 56 915

De Tomaso Pantera, 1976, Extras. Tel. 02 21/62 28 80. 56 916

Zum tägl. Einsatz, techn. u. opt. 1a, Ghia Mangusta, 6.72, silb.-met., TÜV 5.78, 33 000 km, ATM 12 000 km, alle Extr., VB 22 000.—. T. 0 21 44/22 55. 57 185

Pantera, Bj. 74, TÜV bis 6.78, garantiert 16 000 km, Sonderlack., cognac-met., neuw. Zust., zu verkaufen. Tel. 0 62 21/8 51 81 oder 0 62 28/14 98. 57 187

Neuw. Pantera-Getriebe, 3500.— DM. Tel. 02 11/39 55 39. 57 188

Pantera, TÜV neu, 18 950.— DM. Tel. 02 11/39 55 39. 57 189

DKW

1000 SP Cabrio, neuer Motor, fahrbereit, zum Ausschlacht. 0 22 37/13 11. 57 190

Su. Sp.-Roadster, Zust. egal. Chiffre A 24/56 917

Ferrari

57 479

Bildschöner Ferrari Daytona, 8.74, 29 000 km, wie neu. T. vorm. 0 89/71 26 61. 57 191

365 GTC 4, Bj. 72, Totalschad. geg. Geb. z. verk. Tel. 0 21 22/4 53 07. 57 192

Ferrari-Vertragshändler
Raum Stuttgart
PETER ROSENMAIER

Dino 246 VGT, Unfall, Bj. 71, geg. Geb. z. verk. Tel. 0 21 22/4 53 07. 57 193

Ferrari Typ 308 GTB, Bj. 76, silber.-met., Kilometerstand 950, aus Gesundheitsgründen gegen Höchstgebot zu verkaufen. Chiffre A 24/57 194

Ferrari-Gebrauchtteile zu verkaufen, Unfallwagen gesucht. Tel. Solingen 4 53 07. 57 415 H

Dino Ferrari 246 GTS
Traumhaft schön, alle Extras
DM 36 000,—
DM 6000,— Anzahlung, DM 650,— monatlich
Fa. AMV - Stuttgart, T. 07 11/22 19 07

365 GT, 2+2, 12.68, 60 000 km, TÜV 11.78, Klima, el. Scheibenh., Stereo, Speichenf., rot-met., total überh., neuw. Zust. T. 0 92 27/58 74, ab 18 h. 56 918

Felber Ferrari 246 GTS

Sofort lieferbar
DM 97 500,—
DM 37 000,— Anzahlung, DM 1500,— monatlich
Fa. AMV - Stuttgart, T. 0711/22 19 07
(im Motor-Presse Verlagshaus)

Ferrari 308 GT 4, 9.76, 3000 km, corsa-rot, Klimaanl., el. Fensterh., VB DM 48 000.— inkl. MwSt. Tel. 0 30/82 20 51, App. 51. 56 919 H

Suche Ferrari-Unfallwagen, Gebrauchtteillager. T. 0 21 51/3 59 94. 57 416 H

308 GT 4, 9.74, TÜV 2 Jahre, ca. km 34 000, Zub. z. v. T. 0 52 42/76 85. 56 920

Suche Dino 246 GT o. Targa, erb. det. Angeb. H. Meier, P.-Dörfler-Str. 32, 8951 Germaringen. 56 921

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf auto motor und sport

Fiat

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für FIAT, TÜV-zugelassen, beim Autozubehör-Fachhandel. Prospekt FI u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. Sofort anfordern bei: **NÜLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130**

Fiat Dino Spider, Bj. 71, gen.-überh., geg. Geb. zu verk. Tel. 0 21 22/4 53 07. 57 195

Su. z. Anf. 77 Fiat Dino, 1a Zust., o. Mot. u. Getr., Bj. unwichtig. W. Dohme, Ihmeplatz 1, 3 Hann. 91. 57 196

Fiat 127, 45 PS, Bj. 73, 39 000 km, guter Zustand, TÜV 78, günstig zu verkaufen. Tel. 0 26 24/20 36. 57 197

Dino-Teile verk. 0 73 37/3 30, ab 19 h. 57 198

Fiat 130 B, Vorführwag., 7000 km, 165 PS, TÜV 78, VB 26 500.—, Stereo-Cass.-Radio, SSD, get. Scheiben, ab 15.11.76 zu verk. Tel. 0 22 02/5 33 79, von 10—18 Uhr. 56 685

Fiat 132 GLS, 1600 ccm, 11.75, 22 000 km, Radio, A-Gurte, Kopfst., 8900.— VB. Tel. 05 31/51 33 62. 56 686

Fiat 130, Bj. 73, silber-met., 56 000 km, DM 8800.—. Tel. 0 43 42/8 10 14. 56 687 H

Fiat 2300 S Coupé, neuer Motor, erstkl. Zustand, viele Extras, Farbe braun-met., geg. Höchstgeb. nicht unt. DM 10 000.— zu verkaufen. Tel. 0 40/6 01 31 89 + 6 02 21 51. 56 688

10 FIAT 127, 4türig, 0 km, DM 6450.— a. W. **Leinberger-Racing,** 8571 Weidensees, Tel. 0 92 44/3 02, BAB Nürnberg—Bayreuth. 56 689 H

Fiat Dino-Unfallwagen gesucht. Ersatzteil-Verkauf. Tel. 02 11/71 25 17. 57 417 H

Fiat 124 SS, 90 PS, 79 000 km, TÜV neu, Hardtop, 12fach bereift, VB DM 4700.—. T. 0 74 31/44 83. 56 922

Fiat 124 Spider, Bj. 11.73, 118 PS, 88 000 km, rot, VB 6500.—. Schüler, Seybertstr. 10, 62 Wiesbaden. 56 923

Su. Hardtop f. 850 Spider. Meyer, Magnussenstr. 8, 2251 Ostenfeld. 56 924

Suche Ü-Bügel u. Sportgetriebe für 850 Coupé. T. 0 30/66 55 94. 56 925

Fiat 128 Tuning-Teile. Tel. ab 18 h 0 30/3 82 15 51. 56 926

Ford

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für FORD, TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt FO u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. Sofort anfordern bei: **NÜLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130**

Ford Taunus Ghia, 2,3 l, Bj. 10.76, 800 km, m. zahlr. Extr., NP üb. DM 19 000.—, f. 16 800.— z. vk. 0 92 41/36 43. 57 199

Escort RS 2000, Bj. 73, 34 000 km, blau/weiß, Kotfl.-Verbr. 235/60, BBS, VB 8000.—. T. 0 57 31/5 24 97, ab 19 h. 57 200

Mustang TS/68 zu verk. geg. Höchstgeb., Sonderausst., techn. 1a, Kaross. besch. H. Hager, Max-Matheis-Str. 25, 8390 Passau, T. 08 51/8 17 70. 57 201

Granada GXL, 3,0 l, Servolenk., Extras, Bj. 11.72, 8000.— DM. Adam, Ludwigstr. 70, 6450 Hanau 7. 57 202

Escort RS 2000, 4.76, 3700 km, rot, Sportsitze, Alu-Felgen, 12 500.—, wie neu. T. ab 17 Uhr 0 40/38 60 67. 57 203

Granada GLS, 125 PS, 4türig, schw. Ku.-Le.-Dach, silb.-met., div. Zubeh., Bj. 4.76, ca. 12 000 km, NP 21 950.—, nur 18 500.—. Tel. 0 60 78/21 35. 57 204

Capri 2,6 RS, ca. 185 PS, Bj. 73, r. Kotfl.-Verbr., Front- u. Hecksp. 235/60, BBS, Motor ca. 6000 km gel., Ster.-Radio u. Cass., Sonderlack., evtl. Lack n. Wahl, VB 15 500.—. T. 02 08/8 48 46 u. ab 20 h werktags 2 89 39, So. jederzeit. 57 205

Capri 2 GT/75, 44 000 km, SSD, Stereo-Radio, met.-silb., Schalens. + Lederdach, VB 9500.—. T. 0 22 08/48 06. 57 206

Minilite 6" x 13 f. Capri u. Escort, neu 300.—, VB 150.—, m. TÜV-Gutacht. T. Diekmann, Brokstreek 29, 4572 Essen/i. O. 57 208

Mustang T5, Bj. 3.68, 180 PS, 2. Hd., 72 000 km, neu TÜV, neu Lack., silber/schw. Led.-Dach, Stereo-Radio, f. 4800.— zu verkaufen. Tel. Düsseldorf 02 11/34 92 61. 57 209

Granada L, 3.76, 2,0 l, 6000 km, Radio, NP 15 000.—, VB 11 850.—. Winter, Wateierstr. 129, 405 M.-Gladb., Tel. 0 21 66/3 41 56. 57 210

Escort RS, Bj. 74, 9" BBS, 235/60, usw., schwarz-rot-grün. 0 25 91/84 11. 56 690

4 Ronal-Felgen m. ABE 7" x 13, nagelneu, umständeh. f. DM 650.— zu verk. Tel. 0 89/6 11 60 07, 18—20 h. 56 691

Mustang 90 PS, Bj. 70, 6-Zyl., Autom., Neul., schwarz, äußerst gepfl., 5600.— DM. Tel. 02 11/59 13 96. 56 692

Süddeutschlands schönster Capri RS im Rennlook, 2,6 l, 150 PS, 61 000 km, BBS u. alle Extr., TÜV eingetr., Bj. 8.73, Radio, schwarz-silber-met., Preis n. Vereinb. Tel. 07 21/49 12 75. 56 693

Capri RS Totalschad. T. 0 71 53/36 76. 56 694

Ford Granada L Coupé 2,3 l, 108 PS, 4500 km, VB 14 700.—. 0 61 52/5 89 48. 56 695

ELEKTRO · FENSTERANTRIEB
Komfort im Auto durch autom. Fensterstellerung. Einfach. Selbsteinbau auch von Tank-stellen. Für jedes Auto. Per Nachnahme 198,- DM. 1 J. Garantie. Bei Bestellung angeb.: Autotype ... 6/12V ...
EMA · 6 Frankfurt · Postf. 700647

Capri 2600 RS, Mod. 73, Hecksp., Sonderl.-Krist. Tel. 0 63 34/52 94. 56 696

Verk. Ford Escort Sport, Bj. 73, m. Zubeh., VB 4950.—. T. 0 70 22/3 41 92. 56 697

Escort RS, 2.76, 18 000 km, Colorgl., weiß, Stereo-Cass.-Radio, 12 000.—. Vieweger, Liethberg 16, 479 Paderb. 56 698

OSI, dunkelblau-met., Bestzustand. Tel. 05 11/7 30 56 59. 56 699

Capri II, schwarz-gold, 4.75, 16 000 km, 1600 ccm, 88 PS, unfallfr., topgepfl., Garagenwagen, Sportfelg. Pirelli od. 185 Cinturat, Ghia-Ausstatt., Nebel-Halog., Heckwischer, evtl. mit Radio, weg. Anschaff. e. größ. Wag. z. verk., Tel. 0 80 51/19 89. 57 460

Ford Capri Stoßdämpfer, kompl. Satz Stoßdämpfer/Federbeine f. Ford Capri 3.0 L, Bj. 1975, in Fabrik-Neuzustand, wegen Nichtverwendung **billigst** abzugeben, DM 100.—, T. 0 22 35/4 41 55. 57 399

Mustang-Teile zu verk., Unfall-Wagen ges. Jantos, T. 0 60 31/1 31 01 o. 58 04. 57 418 H

Mustang Mach I, Bj. 70, V8, TÜV neu, zu verk. T. 06 61/5 12 64, ab 19 h. 56 927

FORD TORINO Kombi (USA), Bj. 3.74, TÜV 4.78, blau-met., ca. 45 000 km gelaufen, eingebauter Dachgepäckträger, el. Fenster, Sicherheitsgurte. Innenausstattung: schwarz. Motor 6,9 l bei 149 PS. Kfz.-Steuer: als LKW 2,7 t = halbjährl. DM 161.70. Verkaufspreis: 10 000.— DM. Tel. 0 40/7 25 92 34 (w. d. Bürozeiten). 56 929

Su. Capri im Rennlook. 0 73 52/13 79. 56 930

Capri RS, Bj. 71, Fahrwerksänderung, 235/60 BBS, Frontsp., Kotfl.-Verbr., Ü.-Bügel, Lack neu, orange, VB 10 500.—. Tel. ab 19 h 0 71 95/7 31 04. 56 931

Capri RS, Bj. 74, TÜV 2.78, 47 000 km, gelb, VB 9000.—. Tel. 0 30/6 92 55 97, 9—18 h, ab 18 h 6 92 55 09. 56 935

Bitte prüfen Sie

den Anzeigentext schon nach der ersten Veröffentlichung, wenn Ihre Anzeige mehrmals erscheinen soll. Für Fehler bei Wiederholungen, die nicht sofort nach der ersten Einschaltung reklamiert werden, kann leider kein Ersatz geleistet werden.

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf auto motor und sport

Capri 2,6 Renni., Bj. 72, Fahrwerk RS, 235/60 BBS, Front-Hecksp., Kotflügelverbr., Innenbel., Bremsen, Elektro-Lüfter, neu lack., RS-Ausp., alles ca. 3 Wochen alt, TÜV neu, VB 12 500.—. Tel. 0 71 51/3 17 99, ab 19 h. 56 932

OSI 2300 S Coupé, Neulack. silbermet. echtes Leder, Heckleuchten v. Capri, 1973, TÜV 6.78, 4450.—. 0 51 85/13 40. 56 928

Granada LS Turbo 76. T. 07 71/6 16 76. 56 933

Escort 2000 RS, Bj. 74, TÜV 8.78, 74 000 km, Extras: Nebelscheinwerfer + Radio, VB DM 7800.—. T. 0 71 91/6 08 98. ab 18 Uhr + Samstag + Sonntag. 56 934

T 5 Mustang Mach 1, Bj. 76, noch nicht zugel., gelb, 2,8 V6-Motor, 4-Gg.-Schaltgetr., Radio, 19 000.— inkl. MwSt. BMW Niederlassung Stuttgart, Tel. 07 11/61 80 57. 56 936 H

Mustang T 5, Bj. 70, Bestzust., 107 000 km, 4,9 L, 152 PS, TÜV 10.78, Sch.-Getr., Stereo, VB 6000.—. 0 71 54/74 26. 56 937

FORD A, 1930, Cabrio, Zweisitzer mit Klappsitz in sehr gutem u. fahrber. Zustand zu verkaufen. P. Ponsel, Ved Volden 1, DK-1425 Kopenhagen. 56 155

Geländewagen

NEU! ARO 240—244
Allrad-Geländewagen
Wir suchen noch Händler.
Import für die BRD: **Firma DHKO Stenvers,** 4432 Gronau/Westfalen, Telefon 0 25 62 / 52 14

Unimog S, Bestzust., 28 000 km, günst. abzugeb. T. 0 52 54/63 90/63 09. 57 211 H

Unimog 406 Benzin, Bj. 67, Doppelkabine, saharagelb neu, TÜV-Vollabnahme, gen.-überh., 10 Sitzplätze, zu verk., 11 300.— DM. **Borgward-Kübel-Allrad,** neuer Mot., TÜV, gen.-überh., zu verk., 8400.— DM. Tel. 0 77 55/3 63. 57 212 H

DB-Unimog S 404, Koffer, Festpr. DM 3000.—, fahrfertig. Tel. 0 23 32/45 35. 57 213

Ideales Safarifahrzeug! Unimog S m. Doppelkabine, Pritsche mit Planverdeck, 48 000 km, guter Zust., 7500.— DM. Tel. 07 11/37 32 23. 56 938

VW 181 NEU + GEBR. AB LAGER Allrad-Schmitt, Tel. 09 31 / 4 80 05

Land-Rover 109, 8000 km, Kuppl., 2 TONW., 14 000.— VB. 07 11/45 48 61. 56 939

Munga 4, TÜV 4.78, Kad.-Mot., 55 PS, 30 000 km, O'bügel, Drehstr.-Lichtmasch., Verd. + Bereif. neu, Tepp.-Bod., Holzverkl., Radio, Schonbez., Neulack, VB 7600.—. 0 27 71/2 16 21, vorm. 56 940

Glas

Glas Power 1304 TS, 110 PS, Bj. 66, TÜV 77, Olk., Schalens., Br.Fig., Lederl., 3600.— v. H., 0 42 21/6 67 13. 56 700

Verk. 3 l Glas-BMW, Bj. 68, TÜV 1.78, neue Blechteile, f. VB DM 3500.—, Tel. 0 25 04/37 28. 56 701

Glas-Fahrer: 1 kompl. Auspuffanl., 1300 + 1700 GT, 5 Michelin XAS 155 HR 14 a. Sportfelgen + 4 M+S 155 SR 14 m. Felgen, billig. 0 22 37/21 89. 56 941

Honda

S 800 Cp., leicht def. 0 56 74/62 86. 57 214

Achtung Werkstätten u. Privatbes., su. Mot. f. Honda S 800 CP. Auch neu. Tel. 0 53 65/7 76, ab 17 h. 57 215

Honda 600 N, Bj. 69, 42 PS, ATM, km 40 000, TÜV 1.78, VB 2200.—. Tel. 0 73 51/67 67. 57 216

Indra

Indra ges., Zustand egal, auch Mot. od. Unfallsch. Chiffre A 24/56 942

Indra, Bj. 5.73, 5,4 l, 230 PS, TOP-ZUSTAND, NP 50 000.—, VB 16 900.— DM, Eintausch möglich. Tel. 02 21/38 89 93. 56 943

Iso

Iso Lele, 5,7 l, Chevy, Bj. 72, 244 PS, 4-Gg., 70 000 km, TÜV 2 J., neu lack., kupfer-met., neu bereift, VB 15 000.— DM + Ust. Tel. 02 41/2 14 41. 57 217

Iso Grifo, Mod. 70, guter Zust., 7400.— DM. Tel. 0 83 82/61 26. 57 218

Iso Grifo, TÜV neu, alle Extras, VB 10 500.— DM. T. 07 11/63 27 21, abends. 56 702

Iso Rivolta Lele, Bj. 73, letz. Mod., Autom., 244 PS, weiße Lederp., goldmet., Klimaanl., Stereo, NP 80 000.— DM, zu verk. od. tauschen (Mercedes), von Privat, Preis VB. Tel. 02 11/32 82 53 + 77 41 32. 56 703

Jaguar

JAGUAR
XJ/S, XJ 4.2, XJ 5.3
Coupé u. Limousine beim größten Jaguar-Händler
AUTO-BECKER
4 Düsseldorf · Sultherlussstraße 160 · Tel. 0211/33 80 ...

57 481

Jaguar E 4,2 Liter, 2+2, Bauj. 71, TÜV 10.78, 77 000 km, Speichenr., Color, VB 10 500.—. Tel. 0 71 91/6 91 73 oder 6 26 07. 57 219

JAGUARTEILE alle Mod. 0 61 74/54 60. 57 453 H

Jaguar E Coupé 2+2, Bj. 70, 80 000 km, TÜV 5.78, 1a Zust., 7800.—. Tel. 04 31/68 83 11, v. 18—20 Uhr. 57 220

JAGUAR NEUWAGEN
XJ 4.2 — XJ 5.3, Lim. + Coupé günstig sofort ab Lager lieferbar.
Huscher-Strepp
Tel. 0 21 05/47 03 + 0 21 01/6 95 44

V12 R, E-Type, 5,4 Ltr., Cabrio, weiß, Bj. 72, TÜV 10.78, 1. Hd., gepfl., km 42 000 (neue Masch. 10 000 km), f. 25 000.— DM zu verk. d. E. Lass, Am Angelkamp 87, 4400 Münster, Tel. 0 25 06/5 30. 57 221

British Classic Cars
Verkauf · Restaurierung · Ersatzteile
Wir machen die besten MK II + XK
78 Freiburg, Komturstr. 36, 0761/508838

E-Type V12 Coupé, Bestzust., TÜV 9.78, DM 14 500.—. T. 02 21/37 41 73. 57 222

JAGUAR-HÄNDLER
Altmann + Hansen GmbH & Co KG
56 Wuppertal 1 Tel. (0202) 310711

Jaguar XJ 6, Coupé, 8.75, silb.-met., 42 500 km, Autom., unfallfr., 1. Hd., v. Priv., VB 24 000.—. Tel. 0 45 03/7 34 37 u. 0 41 01/2 79 10. 57 223

Jaguar
Exklusiv-Händler
HOCHKEPPEL
502 Frechen b. Köln
Ruf 0 22 34/5 27 01

Jaguar MK 2 3,4 L, umst.-halb. weg. Auslandsaufenthalt abzugeb., braunmet., Motor gen.überholt, neu rest., Speichenräd., TÜV 6.78, Wagen wenig gel., Bestzust., 16 500.—. Tel. 0 77 31/2 37 26. 57 224

Jaguar-Reifen
Sonderangebot, solange Vorrat reicht.
XJ 6 ER 70 VR 15 Dunlop 175,-
XJ 12 205/70 VR 15 Dunlop 182,-
205/70 VR 15 Michelin 199,-
M+S-Haftreifen, zugel. für XJ 6 u. XJ 12 185 SR 15 Michelin nur 144,-
Gar. 1. Wahl. Preise inkl. MwSt. Versand per NN od. Montage in uns. Fachbetrieb.
AZS Reifen-Schneider, 6 Frankfurt-Fechenheim, Dieburger Str. 18 Telefon: (06 11) 41 90 42

3,8 S, orig.-engl. Re.-Lenkg., Bj. 66, Bestzust., Autom., Motor, Getr. überholt (Belege), TÜV 8.78. VB 9000.—. T. 02 21/68 26 46, vorm. 57 225

Jaguar: Automatik-Getriebe, Reparatur-/Tauschaggregate. 0 40/6 52 56 49.

Jaguar Gebrauchtteile-Versand, auch ältere Typen. 04 21/55 03 43. 57 419 H

Jaguar-Ersatzteile, Unfallwagen ges. Tel. 0 21 03/5 29 95, Telex 08 581 611. 57 422 H

XK 150, neuer Motor, Preis VB DM 20 000.—. Tel. 0 61 73/6 24 40. 56 711

JAGUAR XY-S
Vorführwagen
günstig zu verkaufen.

Jaguar-Vertretung
Birkelbach & Unkrüer
4000 Düsseldorf,
Hoffeldstr. 51
Tel. 67 10 95

56 706 H

JAGUARREIFEN DUNLOP XJ 6, DM 168.—, XJ 12, DM 179.—. 0 61 74/54 60. 57 454 H

Jaguar E 3,8 l, restauriert, weiß, km 75 000, VB 12 500.— DM. Tel. 0 89/19 74 79. 56 704

E-Coupé, 2+2, 4,2 l, 9.78, 68er, n. Kuppl., 7800.—. Tel. 0 30/7 95 62 71. 56 707

JAGUAR-REIFEN
XJ 6 ER 70/VR 15 DUNLOP DM 175,—
XJ 12 205/70 VR 15 DUNLOP DM 182,—
Telefon 0 27 22 / 74 62

Jaguar XJ 6 4,2 Autom., Bj. 74, 1. Hd. hellbl., m. Radio, s. gepfl., 16 900.— DM. **Jaguar-Vertretung, AVG Stgt.-Degerloch, Tel. 07 11/72 20 94.** 56 708 H

Rarit.-Neut. MK II, Sonderang. z. B. Jag. Mascot 120.—, Türgum. kpl. 245.—, Sp.-Räd. 260.—. T. 06 11/5 97 30 47. 56 709

E-Type 2+2, Bj. 72, gen.-überh., 1a Zustand, 30 000 km, nur DM 15 000.—. Tel. 0 77 21/5 13 33, zw. 19—20 Uhr. 56 710

JAGUAR IN KÖLN
AUTOHAUS KEMPEN
Ständig Auswahl an Neu- und erstklassigen Gebrauchtwagen
Tel. Köln 37 40 81 und 37 56 77
Ankauf von guten gebrauchten Jaguar.

MK I, 3,8, teilw. demont., Motor neu überh., wahlw. 2 SU od. 3 Weber 45, Sperrdiff. etc. an Selbstabh. s. günst. z. verk. Donath, Postf. 24 06, 8070 Ingolstadt, 08 41/24 23, ab 19 h 3 54 59. 57 490

Klassische engl. Sportwag., z. B. Jaguar XK 120, XK 140, XK 150, Roadster u. Coupé, n. Top-Zust. Interessenten, Chiffre A 24/56 944

Jaguar-Barank. T. 07 11/29 72 66. 57 421 H

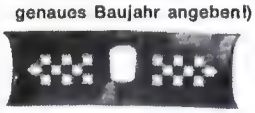
MK II 3,4, engl. Zul., verz., Bj. 65, Preis VHS. Tel. 0 60 74/63 20. 56 945

XJ 6, Bj. 72, weiß m. rot. Leder, Stereoanl., VB 8300.—. T. 0 75 44/34 22, ab 19 h 07 51/2 30 58. 56 946

Jaguar E, Coupé, rot, TÜV neu, 39 000 km, zu verk. T. 0 89/24 09 99. 56 949

Kühlerschutzhauben
Schnellere **Motorerwärmung** bedeutet längere Lebensdauer **ab DM 18,—**

Für alle gängigen Fahrzeuge am Lager (Fahrzeugtype und genaues Baujahr angeben!)



Die synthetische SCHNEEKETTE
sintac2000
neu
aus Kunststoff ist da!
Unter härtesten Bedingungen in Schnee + Eis, Matsch + Schlamm, an Steigungen und im Gefälle bis 22% getestet und hervorragend bewährt. Bei wechselnder Witterung entfällt das lästige Auf- und Abmontieren, denn mit dem synth. Material gibt es keine Beschädigungen. Die Sintac-Kette kann problemlos schon auf trockener Straße gefahren werden, auch bei extrem tiefen Temperaturen angenehme Handhabung. Geringes Fahrgeräusch, extrem lange Lebensdauer. Sintac reinigt sich selbst, ist spurstabil und kurventreu.

Preis pro Paar nur ab DM 189,— bis DM 225,— je nach Reifengröße.

PLASTIK-GARAGEN
faltbar, hochwertige PVC-Folie, reißfest, extrem hitze- und kältebeständig, eingebaute Entlüftung, **ab DM 79,90, Halbgaragen** dieselbe Qualität, bedeckt, alles Glas, **ab DM 27,—.**

Gegen starre Kälte im Auto
KATALYT-HEIZOFEN
heizt mit 1,5 Liter Leichtbenzin 30 Stunden lang, bis ca. 8 ccm, geprüft und zugelassen, keine Flamme, kein Rauch, ohne Rückstände, völlig explosionssicher, **nur DM 59,—.**

Für die Gesundheit im Auto
PELZBEZUG LS
(Luxus-Sonderklasse) aus echtem Lammfell hergestellt, an der Lehne und am Sitz Fellkappen, elastisch und reißfest, sitzt bombenfest! Beste Fellqualität, voll waschbar, **2 Jahre Garantie.**

Farben: weiß, sekt, grau, dunkelbraun.
Größe C für Kleinsitze DM 109,—
Größe B für große Sitze DM 119,—
Größe A für große Sitze mit keilförmigen Lehnen DM 114,—
Größe S für Sitze mit integrierten Kopfstützen DM 129,—

AUTO ALBRECHT, 775 Konstanz 2 Telefon 07531/23742, Telex 733263 Neuen **Gratiskatalog** (über 5000 Artikel) sofort anfordern.

Jaguar

JAGUAR
IN OSTWESTFALEN-LIPPE
AUTO-SPORT-STOPKA
Ständige Auswahl an Neu- und erstkl. Gebrauchtwagen
T.: Bielefeld 2 08 92/20 35 57

Jaguar E-Coupé V12, 5.75, letztes Modell, das in Münch. zugel. wurde, 1a Zustd. scheckheftgepflegt, 19 000 km, Stereo-Cass.-Radio, silber, dunkelbl. Lederpolster, gg. Höchstgeb. z. verk. T. 0 89/36 56 25, Dr. W. Rainer, Römannstr. 59, 8 München 40. 56 948

Verkaufe E-Type 4,2 Coupé, Bauj. 65, rechtsgel., VB 7500.—. 06 21/77 35 17. 56 947

XJ6+12 Neuwagen sof. lieferb.
weit unter Preisempf. Fink, 0 72 54/10 81

E V12 Coupé 2+2, Bj. 72, orig. 40 000 km, VB 15 400.—. T. 0 77 25/73 86. 56 950

Jeep

Jeep „Willys-Overland M 38 A 1", Mot. m. Nebenaggregaten neu, neues Verdeck, neue Bereif., Anh.-Kuppl., TÜV 10.78, VB 7000.—. Tel. 0 51 37/32 71, ab 20 Uhr 0 51 37/38 82. 57 226

Jeep, Willys CJ 3B, TÜV 8.78, m. Ersatzt., DM 7600.—. T. 09 11/57 25 32. 56 712

ALLRAD SCHMITT
Spezialbetrieb für alle Geländewagen
Neu und gebraucht
Jeep-Direktimporteur
CJ-5/6+7 und Wagoneer

Wagoneer -
die bessere Alternative zum Range-Rover mit 4 Türen, Differentialsperre, interessantes Zubehör und mit verschiedenen wirtschaftlichen Motoren, auch mit **Automatik.**
Ab Lager in verschiedenen Farben.
Sensationspreis: Nur DM 14.900,— + MWSt.
Neue Willy's Jeeps, 4 Zyl., 73 PS.
Wir senden gerne ein deutschsprachiges Prospekt. Ersatzteile, Expressversand.
8706 Würzburg-Höchberg
Einsteinstr. 2, Tel. 09 31/4 80 05

Jeep Ford GPW 1940, orig. USA, ganzes Fahrzeug zerlegt und total revidiert, neue Tarnlackierung, auf die Straße zugelassen, Spitze! P. Keiser, CH-00 41 71/27 50 35 u. 27 45 29. 57 378

Jeep oder Land-Rover von Privat gesucht. T. abends ca. 19.30 82 59 70, J. Knoblich, Waitzstr. 42, 2000 HH 52. 56 951

Orig. klassischer Military-Jeep, MB-42, unrest., f. DM 1800.— + MwSt. zu verk. Tel. 0 72 23/7 22 13. 56 713

ALLRAD SCHMITT
Wir lief. nicht nur alle neuen u. gebr.

DKW Munga Jeep VW 181 ARO Land-Rover

RANGE-ROVER
ab Lager, sondern reparieren sie auch in unserer großen modernen Spezialwerkstatt für alle GELÄNDEWAGEN
Alle Ersatzteile, Expreßversand
8706 Würzburg-Höchberg
Einsteinstr. 2, Tel. 0931/4 80 05
CJ 5 ab 17 500.— sofort ab Lager

Munga - Ersatzteile
Motoren u. Getriebe (neu, Aust. u. gebraucht) sowie alle anderen Ersatzteile. Auch Schneeketten, Batterien, Reifen, Ersatzteilekataloge, Werkstatthandbücher und komplette Jeep, z. T. neuer TÜV.
Peter Hermann, 3005 Hemmingen 1
Carl-Zeiss-Str. 28, Tel. 05 11/42 10 21-25

NEU! **Jeep- und Buggy-Center, Burghaun**
Autobahn Würzburg—Kassel, Abfahrt Hünfeld. Wir haben für Sie den neuen ARO. Er kostet bei uns noch keine 15 000,— DM. Kommen Sie zu einer Probefahrt oder rufen Sie uns an!
Wir verkaufen auch DKW, VW 181, CJ 5 und Buggys.
Berliner Straße 17, 6419 Burghaun 1,
Telefon: 0 66 52 / 35 07 - 21 62

Yeti-Geländewg., zuschaltb. Allradantr. u. **Allradlenk.,** nur 3,15 m l., orig., 10 000 km, TÜV neu, Bj. 10.72, VB 8000.—. Chiffre A 24/56 952

Haflinger, 2 J. TÜV. T. 08 21/34 26 77. 56 953

BMC BLAZER, Bj. 75, 11 800 Meilen, grün/weiß, Anhängerk. 2800 kg, von Privat, DM 21 500.—. T. 02 11/20 41 31. 56 954

Jensen

JENSEN
Vertragshändler · Service · Verkauf
AUTOHAUS STRACHE
62 Wiesbaden · Mainzer Str. 174
Telefon 0 61 21 / 76 16 78

Rarität! Jensen CV 8 Sportcoupé, Bj. 64, Heckunfallbesch., rote Lederausst., Polyest.-Karosserie, Radio, Autom., Rechtslenker, verzollt, VB 3900.—, Tausch + Inzahlungnahm. mögl. Tel. 09 11/60 69 01 od. 70 75 30. 57 392

Kart

Gebrauchter Go-Kart zu kaufen gesucht. Tel. 0 88 21/31 11. 57 393 H

Autorisierte Jaguar-Fachbetriebe:

AACHEN, Autohaus Dreis, Tel. 0241/73093
Josef Lannotte, Tel. 0241/162375 + 162382
ALBSTADT, Anton Godinez, Tel. 07431/4337 + 2452
ALSDORF, Hubert Nüsser jun., Tel. 02404/1255
ALTENA, Klaus Lienkämper & Co oHG, Tel. 02352/50430
ALZENAU, Autohaus Amberg, Tel. 06023/449
AMBERG, Rattke & Hofmann, Tel. 09621/81758
ASCHAFFENBURG, Autohaus Amberg, Tel. 06021/21418/19 + 21410
AUGSBURG, R. Stolber Automobile, Tel. 0821/30878
BAD HONNEF, Peter Reuffel, Tel. 02224/2406
BAD VILBEL, Michael Krage GmbH, Tel. 06193/8102-3
BAD ZWISCHENAHN, Dierk Mengers, Tel. 04403/3378
BAYREUTH, Auto-Koller, Tel. 0921/69127-29
BECKUM, Hubert Pfannkuche, Tel. 02521/3301
BERGISCH-GLADBACH, Kirch & Nicolin, Tel. 02202/51844
BERLIN, Herbert Schultze oHG, Tel. 030/8869035 + 822051
BIELEFELD, Auto-Sport Stopka, Tel. 0521/20892 + 203557
BONN, Auto-Kümpel, Tel. 02221/232061
Auto Mahlberg, Tel. 02221/636656
BRAUNSCHWEIG, Michael Gottschling + Sohn KG, Tel. 0531/74546
BREMEN, Auto Heins KG, Tel. 0421/490016-17
DARMSTADT, Hans Bryjak, Tel. 06151/81686
DAUCHINGEN, Waldemar Birkholz, Tel. 07720/4583
DETMOLD, Fritz Siegmeyer, Tel. 05231/24742
DIETZENBACH, Autohaus Peters, Tel. 06074/23567
DORMAGEN, Egon Huntgeburth, Tel. 02106/47171
DÜSSELDORF, Auto Becker, aus der Firmengruppe Auto-Supermarket GmbH Tel. 0211/3380-1
Birkelbach & Unkrüer, Tel. 0211/671660
A. Brüggemann + Co GmbH, Tel. 0211/7818-1
DUISBURG, Autax Kraftfahrzeuge GmbH & Co. KG, Tel. 0203/20901
ECKERNFÖRDE, Neitzel KG, Tel. 04351/5646
ERLANGEN, Auto Lehner GmbH, Tel. 09131/33158
ESSEN, Theo Decker GmbH + Co KG, Tel. 0201/684145
ETTLINGEN, Walz & Zimmermann GmbH + Co KG, Tel. 07243/5652 + 77305
FELLBACH-SCHMIDEN, Georg Ceslik, Tel. 0711/511560
FISCHEN, Auto Salger, Tel. 08808/534
FLENSBURG, Petersen Auto-Depot, Tel. 0461/17851
FRANKFURT, Autohaus Bernhard Kneifel, Tel. 0611/786630 + 785079
E. H. Depireux, Tel. 0611/235864 + 734306
FRECHEN, Manfred Hochkeppel, Tel. 02234/52701 + 59123
FREIBURG, Autohaus Speck, Tel. 0761/31131 + 32
FÜRTH, Autohaus Enser KG, Tel. 0911/770463 + 78078
FULDA, Friedrich + Maier GmbH + Co KG, Tel. 0661/6969
GELSENKIRCHEN, Günter Auffenberg, Tel. 0209/54801
GEVELINGHAUSEN, Franz Josef Becker, Tel. 02904/2631
GRONAU, Gerhard Kemper, Tel. 02562/3329
GUXHAGEN, Christian Kühlborn, Tel. 05665/2081
HAGE, Claas Ackermann, Tel. 04931/7237
HAMBURG, British Car Service, Tel. 040/381833
BMC Autohandels GmbH, Tel. 040/683345
Dieter Rothe, Tel. 040/6410999
Siek & Co., Tel. 040/5604267
Hans H. Stahlberg, Tel. 040/271121-25
Vidal & Sohn, Tel. 040/257901
HAMELN, Friedrich Krüger GmbH, Tel. 05151/12821
Otto Löhrke, Tel. 05151/21099 + 7658
HANNOVER, Autohaus Süd Hannover, Tel. 0511/865061
Fritz Morgenroth KG, Tel. 0511/630007
Gerhard Koch, Tel. 0511/691150
HEIDELBERG, A. Bruggemann & Co. GmbH., Tel. 06221/81091-5
HEILBRONN, Autohaus Fend KG, Tel. 07131/81081
HERNE, Rolke Automobile, Tel. 02323/52444
HERTEN, Josef Govert, Tel. 02366/35725
HILDESHEIM, Touren- u. Sportwagen Erdmann + Felske OHG, Tel. 05121/56148
ISERLOHN, Bremer & Co GmbH, Tel. 02371/31159
Heinrich Burschik, Tel. 02371/40878
JÜLICH, Kaspar Schüsseler, Tel. 02461/2539
KAMP-LINTFORT, Friedr. John GmbH, Tel. 02842/7555
KARLSFELD, Heinz Osterholzer, Tel. 08131/91516
KARLSRUHE, Autohaus Jürgen Olm GmbH, Tel. 0721/661001
KREFELD, Zimpel-Automobile GmbH & Co KG, Tel. 02151/771011
KÖLN, Autohaus F. J. Kempen, Tel. 0221/374981
MAINZ, Fox-Motors GmbH, Tel. 06143/7741-46
MANNHEIM, Autohaus Raichle & Baur GmbH & Co KG, Tel. 0621/817467
MEINERZHAGEN, Autohaus Rahardt, Tel. 02354/2144
MÖNCHENGLADBACH, R. Rankin & Co., Tel. 02166/49055 + 48405
MONTABAUR, Auto-Nick KG, Tel., 02602/2088
MÜNCHEN, Anglo-Automobil Werner Frühling, Tel. 089/182706 + 194603
ASU Auto-Service Union KG, Tel. 089/381071
Auto-König, Tel. 089/934022 + 598544
Auto-Oppel, Tel. 089/281178 + 282624
Auto-Wilhelm, Tel. 089/325423 + 391427
MÜNCHEN, Recknagel + Niedermeier OHG, Tel. 089/281951 + 284599
MÜNSTER, Ing. W. Brandes, Tel. 0251/56381 + 76948
NEUMARKT, Autohaus Reutlinger GmbH & Co KG, AHG, Tel. 09181/9354
NORDHORN, Autohaus Paertmann, Tel. 05921/14849 + 14941
NÜRNBERG, Britische Automobile, Tel. 0911/36949
Motus, Jedamzik & Sandner OHG, Tel. 0911/42001-2
OFFENBURG, Arno Fandrich, Tel. 0781/5200
OSNABRÜCK, Georg Ciupka, Tel. 0541/572629
OSTERODE, Autohaus Wolfgang Dohn, Tel. 05522/3580
PFORZHEIM, Autosalon Roger Schweikert GmbH + Co KG, Tel. 07231/16364
RASTATT, Auto-Metz GmbH, Tel. 07222/34031-32
RAVENSBURG, Siegbert Allgaier, Tel. 0751/21123
REGENSBURG, Oskar Seltz, Tel. 0941/52872
SAARBRÜCKEN, Alfred Ritz, Tel. 0681/36529
SACHSENHEIM, Schmidt Fahrzeuge KG, Tel. 07147/7140
SIEGBURG, Josef Löbbert Erben, Tel. 02241/64114
SIEGEN, Fritz Heinbach, Tel. 0271/4975-76,
STUTTGART, AVG Auto-Verkaufs GmbH, Tel. 0711/722094-95
Hahn Sportwagen GmbH, Tel. 0711/5003261
Paulinen-Garage Struckmann + Co., Tel. 0711/854551
TRIER, Carl Metzger KG, Tel. 0651/87063-64
ULM-SÖFLINGEN, E. Grupp, Tel. 0731/381435
VECHTA, Karl Südbeck, Tel. 04441/2688
WEILHEIM, Auto Salger, Tel. 0881/3334
WIESBADEN, Heinz Heil, Tel. 06121/420222 + 420232
WÜRZBURG, Schürer & Co KG, Tel. 0931/51058 + 51185
WUPPERTAL, Altmann + Hansen GmbH & Co KG, Tel. 0202/310711
ZELL, Ernst Breitenberger, Tel. 0931/597818

JAGUAR

Ein gutes Auto braucht einen guten Service!

Ihr Jaguar ist ein außergewöhnliches, hochmodernes Auto. Deshalb braucht er einen außergewöhnlichen, hochmodernen Service. Der autorisierte Jaguar-Händler kann Ihnen diesen Service garantieren. Denn er verfügt über die entsprechend ausgestattete Werkstatt und die werksgeschulten Fachkräfte. Er besitzt die neuesten technischen Informationen und garantiert die Verwendung von Original-Ersatzteilen.
Deshalb achten Sie beim Kauf wie beim Service auf das

Zeichen des Vertrauens

JAGUAR
VERKAUF
SERVICE

Lamborghini

Deutsche lamborghini
Vertriebsges.m.b.H.
Generalimporteur
8 MÜNCHEN, Sonnenstr. 22, Tel. 0 89 / 59 75 09
Ausstellung: Odeonsplatz 2, Tel. 0 89 / 2 80 09 75
Zentralersatzteillager:
München 90, Schönstr. 12, Tel. 0 89 / 66 38 18

Lamborghini-Vertragswerkstätte
Unfallinstandsetzung · Ersatzteile
Max Irber, 8 München 90
Schönstr. 12, Tel. 0 89 / 66 38 18

Automob.-Vertr. GmbH, 4000 Düsseldorf, Corneliusstraße 93, 02 11/34 34 34

Lamborghini Islero 400 GT, Mot. 6000 km, Bj. 70, TÜV 78, 2. Hd., wie neu, Eintausch Porsche. T. 0 23 32/68 63. 57 227

Miura 400 SV, querliegende Masch., vor Hinterachse, 12-Zyl., 12-Verg., 400 PS, superbreite H.-Reifen, Alu-Karosserie, traumhafte Form, orig. Werkslackierung, Endgeschwindigkeit 300 km/h, Zust. supergepflegt, wie fabrikneues Auto. Von Privat zu verkaufen. Tel. 0 30/88 20 21. 57 228

Countach LP 400
Schwarz, mit weißen Design-Streifen

Deutschlands schönster Countach wird zum Verkauf angeboten
Absolut traumhaft, DM 122 000,—
DM 50 000,— Anzahlung. Finanzierung möglich. Nehmen Pkw in Zahlung.
Dieses Auto kann den Kreislauf hochjagen oder abstellen.
Fa. AMV - Stuttgart, T. 0711/22 19 07
(im Motor-Presse Verlagshaus)

Arztfahrz. **Lamborghini Miura,** orig. 13 000 km, 24 500.— DM. Tel. 0 28 42/4 11 45. 57 229 H

Suche! Countach oder Ferrari BB ab Bj. 75, jedoch nur UNFALLFREI u. in EINWANDFREIEM Zustand. Gebe Gebrauchtwagen in Zahlung, wenn möglich, nicht Bedingung. Näheres u. Angeb. unt. Chiffre A 24/56 714

Traumhaft schöner Miura
DM 33 700,—
DM 3700,— Anzahlung, DM 800 monatlich
Nehmen Pkw in Zahlung
Fa. AMV - Stuttgart, T. 07 11/22 19 07

Lancia

Lancia Sport Zagato S 2, 71, wie neu, DM 6755.—. Chiffre A 24/57 379

Dienstwagen **LANCIA Fulvia 3 Coupé,** EZ 2.76, 11 000 km, gelb, Bestzustand, DM 11 590.— (NP DM 14 490.—). **LANCIA Beta 1800 Limousine,** EZ 9.73, 90 000 km, TÜV 9.77, blau, guter Zustand, DM 5900.— i. A. **LANCIA-Händler AUTO BRIXNER,** 7022 Leinf.—Echterdingen 2, Tel. 07 11/79 00 11. 56 715 H

Fulvia Sport 1,3 S Zagato, Bj. 71, 90 PS, 80 000 km, in techn. + opt. Bestzust., VB 9000.— DM. Tel. 0 51 21/4 31 02, nach 19 Uhr. 56 716

Felber FF Lancia

Sofort lieferbar
Prototyp, einzigster in Deutschland
DM 43 300,—
DM 8300,— Anzahlung, DM 900,— monatlich
Nehmen Pkw in Zahlung
Fa. AMV - Stuttgart, T. 0711/22 19 07
(im Motor-Presse Verlagshaus)

Lotus Seven-Bausätze ab 4800.— DM. Inf.: Hoflaan, 20 Bergen N. Holland. 57 380

Elan SE Cabrio, vollrest., m. Garant., zu verk. Inform. T. 0 75 56/61 24. 56 719

Lotus Super Seven, S4, Bj. 73, schwarz, linksgesteuert, 235er Reifen auf Ronal, alles eingetr., TÜV 78, Wagen wie ladenneu, Fixpreis DM 18 800.—, Eintauschmöglichkeit. Tel. Düsseldorf 02 11/78 68 70 od. 35 43 95. 56 720

Elan — Suche TÜV-Abnahme von 185/70-Reifen. T. 0 22 48/22 79. 57 232

DIE CHANCE nicht nur beim AUTOFAHREN
bei Sport und Spiel, bei kleinen Kindern, bei alten Menschen, bei Diabetikern, bei Herz- und Allergiepatienten, bei Behinderten, am Arbeitsplatz
IM NOTFALL

SOS-KAPSEL immer dabei
★ als Halskette, Armband oder an der Armbanduhr
★ versehen mit 63 cm langem Alarmpaß in 6 Sprachen
★ wasserdicht, druck- und feuerfest
Die SOS-KAPSEL, empfohlen von Rettungshilfsorganisationen als „der LEBENSRETTER", ist sinnvoll und nützlich — auch als Ergänzung zum bundeseinheitlichen Notfallausweis.

Erhältlich durch Drogerien, Apotheken und Malteser-Hilfsdienst e.V.,
Postfach 50 16 60, 5000 Köln 50
Alleinvertrieb für Deutschland:
A. S. Hirt GmbH, Postfach 7, 6231 Schwalbach/Ts., Tel. 0 61 96/19 99

2000 HPE, rot, Bj. 10.75, ca. 14 000 km, VHB 15 500.—. Tel. 07 11/75 27 72. 57 230

Suche Lancia 2000 Coupé. W. Giesen, Tel. 0 30/3 43 46 51, abends. 56 717

LANCIA STRATOS, neu DM 35 000.— a. W., Lancia Beta Coupé 2 l, 4.76, 5000 km, DM 14 800.—, **Lancia HPE** 1,6 l, Zul. 7.76, 4800 km, DM 16 500.—, **Lancia Lim.** 2 l oh. Zul., 1600 km, DM 14 950.— a. W., **Lancia Stratos** Vorführw., leicht unfallb., DM 19 800.—. **Leinberger-Racing,** 8571 Weidensees, Tel. 0 92 44/3 02, BAB Nürnberg—Bayreuth. 56 718 H

Lancia Fulvia 3 Coupé 1,3 l, Bj. 10.75, Radio, Hohlraumversiegl., 20 000 km, Neupr. DM 15 200.— f. DM 10 500.— zu verk. Tel. 0 22 04/7 14 71. 56 955

Lancia Beta Coupé 1800, Bj. 75, Unfall. Tel. 0 25 61/32 63. 56 956

Lancia B Lim., Bj. 12.75, 10 000 km, neuw., Stereo-Anl., z. v., VB 13 500.—. T. 0 73 51/2 41 81. 56 957

Lotus

Elan-Cabrio S 2, einmalig. Zust., gegen Gebot. T. 0 22 48/22 79. 57 233

Europa SP, Bj. 11.74, 35 000 km, LM-Felg., 5-Gang. T. priv. 08 41/7 32 11. 57 231

Verk. Super Seven, 1 Mon. alt, mit TÜV, nicht unt. 12 000.— DM. T. 07 21/75 70 30. 56 958

Maserati

Maserati Indra, goldmet., Klimaanl., Lederpol., Radio m. Cass., n. Bereift, Bj. 7.71. T. 0 71 31/48 31 93. 56 721

Maserati Indy 4600, Bj. 10.75, 15 000 km, 1. Hand, alle Extr., unfallfr., NP 83 000.—, Verkaufspreis VB. Tel. 0 30/3 21 10 36. 57 234

Liebhaberfahrzeug. Maserati-Vignale-Cabrio 63, TÜV 10.78, gold-met., gepfl. Zust., als Drittwag. gefahren, günst. abzugeb. Tel. 0 83 31/8 79 92. 57 235

Maserati Bora, Bj. 8.73, TÜV 11.78, 1. Hd., in sehr gut. Zust., für DM 39 500.— incl. MwSt., zu verk. Tel. 08 21/7 52 16. 57 236 H

Matra

ECKEL-SKIHALTER
Spezialmodell für Bagheera.
Sofort montierbar ohne Bohren. Ausbaufähig zum Gepäckträger.
Inform. **Fa. Eckel,** 8000 München 19, Dachauer Str. 233

Matra Bagheera, Bj. 7.74, 55 000 km, Bestzust., DM 9000.—. 0 61 03/8 66 33. 57 237

M 530 T., HA-Aufhg. def., § 9.77, km 95 000, VB 750.—. Chiffre A 24/57 238

MK 2 3,8, Bj. 65, rep.-bed. Masch. zu verk. DM 2800.— VB + **MK 2 3,0 S,** guter Zust., neuwertig. Masch., zu verk., nicht unt. 10 000.— VB. Tel. ab 20 Uhr 0 21 28/8 73 34. 57 239

Matra 530 LX, Bj. 73, TÜV 78, 41 000 km, VB 5850.—. T. 0 94 21/56 42. 57 240

Matra 530 LX, Bj. 73, TÜV neu, VHB 3900.—. Gerhard, Wörth, Tel. 06 34 22/68 64. 57 241

Matra Bagheera, Bj. 74, 40 000 km, TÜV neu, Reifen neu, f. 8900.— zu verk. Tel. 07 81/7 81 75. 56 722

Matra Bagheera, Bj. 74, ATM, 0 km, silb.-met., VB 8500.—. 0 22 61/7 75 31. 56 959

Matra Bagheera, 29 000 km, Bj. 74, met.-gold, Zweitwag., Rad.-Cass., 9700.— DM. Tel. 06 11/72 30 91. 56 960

Bes. Gelegenh., weg. Vergrößerung zu verk.: 1 Matra-Simca-Bagheera S, Bj. 3.76, 17 500 km, Bestzust., DM 13 500.—. Tel. 0 51 93/70 80. 56 961 H

Matra Bagheera, unfallbesch., Bj. 75, orange, 600 km, fahrber., alle Teile vorh., DM 9500.—, Inzahlungnahme. Tel. 09 11/60 69 01. 56 962

Bagheera S, Bj. 76, 90 PS, 15 000 km, v. Zubehör, (NP 18 500.—) f. 11 600.— DM zu verk. Tel. 0 24 08/21 46. 56 963

Mercedes

Mercedes 280 Coupé, Bj. 4.74, TÜV 4.78, 90 000 km, Servolenk., el. SD, gepfl., Pr. 17 950.— incl. MwSt. **Autohaus Emil Doll,** Hallerstr. 60, 7110 Oehringen. 57 242 H

450 SEL 6,9, 9,5, dunkelbraun-met., heller Velour, 29 000 km, unfallfrei, alle Extr., VB 65 000.—. 0 22 71/4 29 75. 57 243

Liebhaberfahrzeug, Bestzust., 280 SE Coupé, Autom., silb.-met., Pr.-Vorst. 12 000.—. Tel. 07 21/2 92 30. 57 244

Zugfreie Frischluft

AIR-PRESS®
Paßform Regen- und Windabweiser DBGM für Autoseitenfenster aus vacuumverformtem Acrylglas.
Erhältlich im Zubehörhandel und bei Ihrer Werkstatt. Bezugsnachweis und Prospekt durch:
Seibert Industrietechnik KG
1 Berlin 12 · Schillerstr. 10 · Tel. 030/3136771. Händler bitte Angebot anfordern.

Mercedes

350 SE, 11.75, ca. 20 000 km, hellblaumet., SSD, Zentralverr., LM-Felg., Becker-Rad. Mexico, Cass. etc., VB 10% u. NP. Tel. 02 71/4 29 20. 57 246

ECKEL-SKIHALTER. Einziger von Daimler-Benz freigegeb. u. empfohl. absperrbarer Skihalter für Typ W 123 u. alle ander. Modelle passend. Original-DB-Nr.: A 123 8400 118 (absperrbar) und A 123 8400 218 (nicht absperrbar). Inform. Fa. Eckel, 8000 München 19, Dachauer Str. 233

300 SL ges., auch rep.-bed. o. Unfallwagen. Tel. 0 28 42/4 15 10. 57 247

280/8 u. 280 E, beide Bj. Mitte 72, 2 J. TÜV, v. Extr., 9800.—/11 500.—. Tel. 02 21/7 12 12 04 u. 58 31 02. 57 248

Liebhaberfahrzeug. 280 SL, Bj. 69, erstkl. gepfl. Garagenwag., techn. u. opt. Topzust., TÜV 78, ATM, Neubereif., 2 Dächer, braun-met., gegen Höchstgeb. v. Priv. abzugeb., VB 19 800.—, T. 02 11/42 46 31 od. 68 69 01. 57 249

280 SL 69 Autom., ATM 6000 km, gepfl., VB 16 700.— DM. T. 06 11/28 51 44/ 57 18 05. 57 255 H

220 SE-Coupé, TÜV neu, SD, Radio, Anh.-Kuppl., 4 M+S extra, 5900.— (evtl. Inzahlungnahme). Tel. 07 61/ 50 93 47. 57 256

Mercedes-Barank. 0611/285144/571805. 57 425 H

Wir suchen ab Baujahr 1973
alle Mercedes gegen bar
Auto-Graner, 79 Ulm, Tel. 07 31/6 57 88

300 SEL, 3,5, Bj. 70, TÜV 78, ATM, beige, Velour, alle Extras, Knüppelschaltung, 9500.—. Tel. 0 41 31/3 31 31. 56 739

Liebhaberstück! Merc. Bj. 56! Aus fam. Gründen, einstm. Ministerfahrzg. Merc. 220 S, schwarz. rote Ledersitze, überh. Mot., 50 000 km, TÜV 7.78, 8 Winterreifen kompl., Becker-Rad., Schiebed., Sonnend., u. Extr., Pr. 24 000.— DM. Zuschr. u. Chiffre A 24/56 738

Kaufe Mercedes bar!

Jedes Modell von 200/8 ab Baujahr 73 bis 450 SE, SEL, SL und SLC sowie alle Diesel ab Baujahr 72—76. Seriöse Barabwicklung (kein Scheck!) und sofortige Selbstabholung werden garantiert.

Auto-Börner, Telefon 0 71 81 / 8 24 89

57 423

280 SE Automatik, gelb, wie neu, Bj. 5.75, unfallfr., 49 000 km, Sonderpolst., elektr. SD, Drehzahlm., Zentralverrieg., getöntes Glas, 4 Stereo-Lautsprecher, 29 000.— incl. MwSt. Tel. 0 71 31/4 69 98. 57 250

Merc. 280 SE, Bj. 73, neues Mod., Colorgl., Zentralv., 14 900 km, Schaltgetr., 16 800.—. Tel. 07 11/61 71 82. 57 251 H

300 SE-Motor, orig. DB-AT (Alu) für Schaltgetr., ca. 18 000 km. Gebr. Conrady, Bitburg, Tel. 0 65 61/50 01. 57 252 H

BMR-Auto-Zierhufeisen
mit Ihren Initialen, 11 x 11 cm

Prospekte durch F. M. Reinhardt, 7033 Herrenberg, Postfach Telefon (07032) 72884

280 E, April 76, 3500 km, Automatik, Stereo Becker m. Cass., Klimaanlage, DB-Alufelgen, elektr. Fensterh., weiß mit Blaupolst. u. a. Zubehör. Zollkennzeichen.
Fittipaldi Racing, Domingos Piedade, Tel. (00 41 21) 71 94 55/6 oder Köln 41 78 66. 57 253

280 SL, Autom., 2 Dächer, unfallfr., 10.68, alle Extras, weiß, VB 11 000.—. T. 0 29 41/1 32 44, abends 51 20. 57 254

Mercedes sucht Tel. 0 40/5 50 50 38. 57 420 H

Mercedes-Reifen

Sonderangebot, solange Vorrat reicht.

Größe		DUNLOP D1/Sport	SP57	Sonstige
175	SR 14+	—	79,—	79,—³)
175	HR 14+	119,—	99,—	109,—³)
185	HR 14+	135,—	117,—	—
195/70	HR 14+	155,—	—	155,—¹)
205/70	HR 14+	155,—	—	169,—¹)
205/70	VR 14	179,—	155,—	151,—⁴)

+ = schlauchlos, ¹) = Pirelli, ²) = Uniroyal, ³) = Firestone, Gislaved, ⁴) = Goodyear weiße Schrift

Alle garant. 1. Wahl. Preise inkl. MwSt. Versand per NN oder Montage in unserem Fachbetrieb.

M+S-Haftreifen preisgünstig auf Anfrage

AZS Reifen-Schneider, 6 Frankfurt-Fechenheim, Dieburger Str. 18, Tel. 06 11/41 90 42

Mercedes-Unfallwagen kauft HERDI, 7000 Stuttgart 80, Tel. 07 11/60 88 03. 57 430 H

280 E, 1. Quart. 77 lieferbar, meistbietend zu verk. Chiffre A 24/56 740

190 SL, Bj. 58, ATM 10 000 km, 2 Dächer, TÜV 2 J., Bestzust., Radio Becker-Mexico. Tel. 0 62 22/31 41, v. 11—14 u. 17—24 Uhr. 56 741

280 S — 450 SLC

alle Mod. ab Bj. 72 ges., Barank. zu Höchstpreisen. Wir kommen zu Ihnen. Firma Brendel, Telefon 07 11/ 61 82 12 oder 0 71 41/7 31 18. 57 426 H

350 SE-Vertrag, Lief. Nov. 76, abzugeb., tobasbraun, Velour, Kn.-Schaltg. etc. Tel. 0 89/3 11 16 80. 56 742

MERCEDES-MOTOREN

Im Tausch

1½ Jahre Garantie — 50 000 km

Wir sind die Ersten die eine Garantie von einem Jahr — 50 000 km auf unsere Maschinen gaben. Durch langjährige Erfahrung und schärfste Kalkulation halten wir die Preise und verlängern die Garantie auf 1½ Jahre — 50 000 km.

Aus- und Einbau nach Voranmeldung innerhalb eines Tages.

Pkw		Lkw	
200 D	2000,-	206 D 55 PS	2300,-
200 D/8	2250,-	OM 314 85 PS	3000,-
220 D/8	2400,-	OM 352 130 PS	4000,-
230/8	2600,-	OM 355 240 PS	7000,-
250 SE	3200,-	**Preise**	
280 SE	3450,-	**inkl. MwSt.**	

Andere Motoren auf Anfrage. Obige Preise gelten nur für das Werk Overath.

MOTOREN KRUX
Motoreninstandsetzungsbetrieb
5063 Overath, Im Wiesenauel 6, am Hallenbad, Tel. 0 22 06/25 69 oder 77 77
Niederlassungen:
Hamburg, 0 40/50 38 02 oder 8 50 27 98
Stuttgart-Rottweil, 07 41/70 07
Schweiz Koppingen, 0 34/53 14 96

Kaufe gebrauchte u. beschädigte original LM-Mercedesfelgen. Tel. 0 24 46/37 42. 56 743

190 SL, Bj. 9.59, TÜV 8.78, 2 Dächer, Cabrio-Verdeck neu, Anh.-Kuppl., Radio, v. Neuteile. Tel. ab 19 Uhr 0 71 91/5 33 08. 56 744

220 SE Cabrio, ATM, Verdeck u. TÜV neu, Bestzustand, DM 8800.—. Tel. 0 72 43/1 38 38. 56 745 H

220 Sb, Bj. 61, 9.77, orig. 86 000 km, Halbautom., neu. Lack; techn. + opt. 1a, geg. Höchstgeb. z. v. 0 83 32/88 94. 56 746

Daimler kauft geg. bar 07 11/29 72 66. 57 429 H

220 SEB Coupé, Bj. 63, 1a Zust., VB 8500.—, Alu-Räder u. weit. Extras. Tel. 0 71 52/5 19 10, nach 17 Uhr. 56 725

TÜV-freie ALU-Räder für MERCEDES
kpl. mont. + gewuchtet m. Radbolzen inkl. MwSt.

6 x 14	185/HR 14	PIRELLI CN 36 SM	286,—
6 x 14"	195/70 HR 14	DUNLOP D 1	299,—
6,5 x 14	205/70 VR 14	GOODYEAR GRAND PRIX	316,—
6,5 x 14	205/70 HR 14	DUNLOP D 1	309,—
6,5 x 14	205/70 VR 14	DUNLOP SUPER SPORT	349,—

6 x 14 — 6,5 x 14 REIFEN-HOFFKEN, 5952 Neu-Listernohl, Tel. 02722/7462

Su. 230/250 SL, auch rep.-bed., bis 4000.—. Tel. 0 71 48/88 93. 56 747

350 SL ohne Motor von Privat gesucht. Tel. 0 60 36/7 31. 56 748

HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung. Telefon-Sammel-Nr. 02 34 / 5 26 66

190 SL, Bj. 60, TÜV neu, gepfl., 2 Dächer, DM 6500.—. Tel. 0 71 84/6 40. 56 724

Achtung
Mercedes-Fahrer

5 neuwertige Chromspeichenräder, Original f. Mercedes, kompl. mit Zentralverschl. u. neuw. Michelin 195/70-VS-14, DM 3500.—. Tel. 0 23 27/3 50 11. 56 726

Mercedes 220 SE, Coupé Cabrio, Bj. 63, Bestzust., 10 000.—. 0 52 41/1 23 11. 56 727

220 S, Bj. 56, techn. o.k., kl. kosm. Ausbess. notw., Stoff-SD, Becker-Mexico u. a., Festpreis DM 3400.—. Tel. 0 27 72/29 00 od. 4 06 66. 56 728

Alle Ersatzteile und Motore
aus neuwertigen Unfallfahrzeugen mit Garantie und Einbau
Bär & Co., oHG, 4630 Bochum, Carolinenglückstraße 28, Telefon Sammel-Nr. 02 34 / 5 26 66
Größter Betrieb im Ruhrgebiet

Mercedes 250 SEL AT DM 8500.—, ATS (ATM ca. 50 000 km), TÜV 12.77. Tel. 0 70 22/5 23 11 ab 19 Uhr. 56 729

220 S, 58, 4000.—. 02151/755984, n. 17 h. 56 730

230 SL, Mot. 250, Bj. 64, wird neu lack., Farb. kann best. werden. Tel. 0 79 46/4 19. 56 731

230 SL Autom., Bestzust. 0 86 71/66 17. 56 733

Kaufe jeden Mercedes
Bj. 72—76, komme zu Ihnen
zahle bar, kein Scheck, Höchstpreis
Tel. 07 11/54 14 60

57 428 H

Kaufvertr. 240 D, n. Mod., Farbe u. Ausstattung n. frei. Lieferung 1. Quartal 77, geg. Höchstgeb. abzug. Zuschr. unt. Chiffre A 24/56 732

Mercedes-Cabrio 220, Bj. 51—54, 2-sitzig, auch unrest. geg. bar z. k. ges. od. evtl. auch 170-Cabrio, Bj. 51—54. Tel. 78 Freiburg 27 32 51. 56 734

280 SE Coupé 3,5 Flachk., Bj. 70/72, in Bestzust. ges. T. 06 21/44 29 75. 56 737

280 SL, Bj. 69, silber-met., Autom., Servol., Hardtop, Sitzbank, unfallfrei, DM 13 700.—. Tel. 0 71 53/5 33 20. 56 735 H

! Suche Mercedes !

Alle Typen von 200/8 bis 450 SE, auch SL u. Coupés, gegen bar. Fa. Gilg, Tel. 0 71 53/5 33 20. 56 736 H

Zu verk., 450 SEL, 57 000 km, 2 Jahre alt, alles erdenkl. Zub., in bestem Zust. Tel. 0 67 31/82 83. 56 964

Kaufe 350 SE od. 450 SE, ab Bj. 73, m. Velours, Klimaanl. u. Automatik. Zuschr. unt. Chiffre A 24/56 966

Unfall 350 SE, 6500.— DM. Tel. 09 11/ 42 84 82, ab 20 Uhr 41 63 65. 56 967

GOODYEAR
G 800 Grand Prix
white letter
165/70 HR 13 WL 91,—
185/70 HR 13 tl 89,—
185/70 VR 13 WL 125,—
185/70 HR 14 WL 121,—
195/70 HR 14 WL 126,—
205/70 VR 14 WL 154,—
215/70 VR 14 WL 199,—
185/70 VR 15 WL 148,—
WL = mit weißer Reliefschrift
Versand per NN frachtfrei ab 4 St.
FRITZ IHLE REIFENHANDEL KG
Tel. (0 72 21) 6 55 00/6 16 36
7570 Baden-Oos

Merc. 280-450 SL, SLC

dringend gegen bar. T. 07 11/61 71 82. 57 245 H

Verk.: 280 SE Coupé, Bj. 69, 2. Hd., in allerbestem Zust. + div. Extras, Mot. + Getr. 50 000 km, orig. DB-ATM, Kopfstützen, Colorgl., heizb. Hecksch., aut. Antenne + SD, neues Sicherheitslenkr., Leders., Anhänger-Kuppl. 1900 kg, Niveaureg., Radio Becker Europa, Alu-Felg., 205er Reifen, Neulack, neuer Kühler, Hauptbremszyl. + Bremskraftgerät, Festpreis DM 15 500.—. T. 0 41 31/5 37 65. 56 968

WERTSTEIGERUNG
LM-Räder für MERCEDES von RONAL
6x14 204,—
6,5x14 218,—
ATS 195,— 199,—
Vers. per NN

Katalog 77 kostenl. anf.
TÜV-genehmigt
inkl. Schrauben Kappen u. MwSt.
DEWE Kfz-Teile GmbH
46 Dortmund 16, Evinger Str. 232, Tel. 02 31/85 13 02

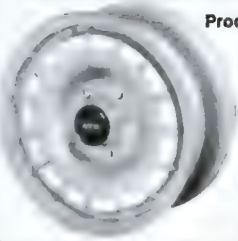
2-Zl.-App. Madeira, sof. beziehbar, nehme neuw. MB in Zahlg. Zuschr. unt. Chiffre A 24/56 969

Mercedes Jahreswagen sof. zu verk. Tel. 0 70 33/21 46. 56 970

230 geg. Gebot zu verk., Lieferterm. 11.76. Zuschr. unt. Chiffre A 24/56 979

Leichtmetall-Räder für Mercedes mit ABE

Produziert vom größten europäischen Hersteller!



6—14 für Merc. 200—280 E/W 123 DM 195,—

6,5—14 für Merc. 280 S—450 SE 6,9 DM 199,—

komplett mit Zubehör inkl. MwSt. — frachtfrei ab 4 Räder — per Nachnahme.

DR. TREPTAU GmbH
68 Mannheim 1, Am Rosengarten, 06 21/44 10 77

250 SE Coupé, Bj. 67, TÜV 78, Farbe weiß, Autom., SD, Lederpolst., Mot. 120 000 km, VB 8000.—. T. 0 47 41/5 27 58, nach 19 Uhr. 56 971

Mercedes 220 Autom., Bj. 69, 125 000 km, Bestzust., zu verk., 5800.— DM. Tel. 0 75 43/22 33. 56 972

DB-Vertrag, Typ 123, 2. Quartal 77, geg. Gebot abzugeben. Zuschr. unt. Chiffre A 24/56 973

DUNLOP Ice-Grip

175 SR 14 SP 66	128,—
185 SR 14 SP 66	139,—
195/70 SR 14 SP 66	164,—
205/70 SR 14 SP 66	188,—

alle Größen schlauchlos — inkl. 11% MwSt.
Versand per NN. REIFEN-HÜFFKEN, 5952 Neu-Listernohl, Telefon 0 27 22/74 62

Liebhaberfahrzeug 220 SE Coupé, 65, 300er Ausf., Autom., alle Extras, dunkelbl., TÜV 9.78, opt. u. techn. 1a, DM 10 500.—. Tel. 0 51 81/57 46. 56 982

180, Bj. 60, 2 Jahre TÜV, VB 2800.—. Rieck, Herrmülheim, 0 22 33/7 33 73. 56 983

230 SL, Bj. 66, TÜV neu, 1a Zustand, blau-met., 9700.—. Tel. 0 70 71/2 42 67. 56 984

Liebhaberfahrzeug DB 190 SL, Bj. 57, schwarz m. Faltdach, 7500.— VB. Tel. 0 61 92/3 70 34. 56 985

! Mercedes !
alle Typen von 200—450 SLC gesucht. Barzahlung und Abholung garantiert.
Auto-Digel
Telefon: 07 11/56 28 58/53 27 16
57 424 H

230 SL Liebhaberfahrzeug, gen.-überh., Mot., Lack, Reifen, Vorderbau kompl. neu, belegte Ges.-Kosten 23 000 DM, zu verk. 14 700.— DM VB. T. 07 61/3 18 41, ab 19 h 07 61/48 44 21. 56 974

190 SL, Bj. 62, neuwertig. Zust. m. Blechsch. am Heck, VB 4700.— DM. Tel. 0 80 31/6 75 16. 56 975

Gelegenheitskauf: 190 SL, Bj. 59, ATM + ATG 40 000 km, lange Scheinwerfer, weiß, rote Leders., 2 Dächer, TÜV 78, 1a Zust., Festpr. 9900.—. 07 31/7 37 21, n. 20 h. 56 976

280 SL Autom., 90 000 km! Scheckheft! Erstbesitz! Alle Extras! Neuwertig! 11 800 DM. Tel. 0 30/8 24 88 14. 56 977

280 SE/8, Bj. 70, TÜV 78, neu bereift, n. Mot. m. 1½ J. Garantie, VB DM 17 000.—. Tel. 04 21/42 11 37. 56 978

Suche Mercedes-Unfall, Motorschaden und hohe km-Zahl, alle Modelle. Tel.: 07 21 / 59 26 61 H

200/8, Benzin, Bj. 73, Automat, Servolenk., Radio, weiß, erstkl. Zust., DM 12 200.—. Tel. 02 11/44 12 93. 56 980

220 SE Coupé, Bj. 64, weiß, gt. Zust., m. v. Extras, VB 6000.—. G. Kissinger, Bergiusstr. 76, 8900 Augsburg 22. 56 981

Su. Merc. 170 S Diesel o. Benzin, Bj. 50—53, Orig.-Zust. 0 91 23/47 11. 56 986

280 SL, Bj. 5.76, rot-met., schw. Led., Coupé-Dach, Autom., Color, L-Felgen, Becker, ./. 8% v. NP. T. 0 53 22/22 05. 56 987

Mercedes 280 SL, 1968, Autom., Bestzust. Tel. 02 21/21 37 63. 56 988

280 E Autom. 123er, 8/76, 6000 km, ESD, Klima, Stereo u. v. a., unfallfr., zum Listenpreis und + 3% zu verkaufen. Tel. 0 27 37/37 95. 56 989

280 SL, Mod. 70, VB 15 200.— DM. Tel. 0 68 31/6 05 35. 56 990

230 SL, Mod. 64, silber-met., Bestzust., 12 000.— VB. Tel. 06 21/85 50 17 u. 81 33 85. 56 991

280 E-Vertrag, 12.76, alle Extras, abzug. Zuschr. unt. Chiffre A 24/56 992

350 SL, Bestzust., wenig km, zu verk. Tel. 0 72 43/1 38 38. 57 003 H

280 SE, 3,5 Coupé, Ende 70, Topzust., el. SSD, Stereo, hell. Leder, v. Neuteile, grün-met., Colorgl., bildschön, Scheckheft, DM 17 500.—. Tel. 0 61 22/23 39. 56 993

1000 Mercedes
Bj. 72/76 ges., Barabwicklung. Tel. 0 63 31/7 35 82. 56 994 H

Mercedes 300 SEB Coupé, Bj. 63, braun/weiß, 12 000 km, Radio, in Bestzust., verk. f. 12 500.—. Tel. CH 0 28/6 42 22. 56 995

„RARITÄT" DB 300 SL Roadster-Hardtop, Bj. 58, 1. Hd., silber, rot. Leder, Gesamtlaufzeit 35 000 km, nachweisbar, Zustand wie fabrikneu, geg. Gebot zu verkaufen. Tel. 02 31/71 35 91, ab 18 Uhr. 57 486

MERCEDES-REIFEN

185/HR 14	Pirelli CN 36 SM	128,— *
	Dunlop D 1	128,— *
205/70 HR 14	Dunlop D 1	146,— *
205/70 VR 14	Goodyear w. Schrift	151,— *
	Dunlop Sup. Sport	161,—
	Veith SM 446	173,— *
	Pirelli CN 36 SM	171,—

* = schlauchlos
Versand per NN — inkl. 11% MwSt.
REIFEN-HÜFFKEN, 5951 Neu-Listernohl
Tel. 0 27 22/74 62

F. 220 S Cpé., Bj. 59, beide Kotflügel hint. neu, geg. Geb. n. u. DM 800.—. P. Sallan, Rolandstr. 16, 51 Aachen. 56 996

MEXICO GT Sicherheitssitze
TÜV entsprechend GT-Racing
Der erste auch für den Strassenverkehr zugelassene Rennsitz, verstellbar. Sitze der GT-Klasse sind entwickelt für mittlere bis große Fahrzeuge. Mexico S-Klasse -speziell entwickelt für kleinere bis mittlere Fahrzeuge. Mexico Touring Biomed - der Sitz für den, der viel Autofahren muß
Dr. Höhn Sport Styling
Fordern Sie den umfangreichen Sonderprospekt an

„Suche 280/3,5 SE Coupé" m. Autom. u. Klimaanl. Ich bin nur an einem wirklich einwandfreien Fahrzeug in erstkl. Zustand interessiert. Angebot bitte Tel. 0 54 52/7 58, abends 7 04 oder Chiffre A 24/57 001

auto motor sport Spezial

Eine wichtige Nachricht für unsere Inserenten:

ALLES ÜBER GEBRAUCHTWAGEN

2. Ausgabe 1977

Im März 1976 erschien die erste Ausgabe von auto motor und sport-Spezial „Alles über Gebrauchtwagen". Fazit eines erfolgreichen Konzeptes: Ausverkauf der ersten 120.000 Exemplare in kürzester Zeit, Nachdruck und Absatz weiterer 35.000 Exemplare. Die zweite Ausgabe 1977 „Alles über Gebrauchtwagen" erscheint am 23. Februar. Umfang ca. 160 Seiten, Auflage 175.000 Exemplare. „Alles über Gebrauchtwagen" bietet der Automobil-Industrie, Zubehör-Herstellern und dem leistungsstarken Gebrauchtwagen-Handel die Möglichkeit einer gezielten Ansprache. National und regional über Teilbelegung (Nord, West, Mitte, Süd).

Fordern Sie detaillierte Insertionsunterlagen an.

MOTOR-PRESSE STUTTGART
Anzeigenabteilung
Postfach 1042, 7000 Stuttgart 1, Tel. 21 42-2 51

SILBERPFEIL

Lederlenkrad

Edles Leder, sportliches Styling und technisches know how = aktive Sicherheit.

TÜV-Gutachten liegen vor für: **BMW** 2500 bis 3,3 L, sämtl. **Mercedes**-Limousinen (außer 600), **Opel**-Admiral, Diplomat. Weitere Anpassungen in Vorber. Einf., schnelle Montage.

Bezugsquellenhinweis für die Lieferung **noch vor Weihnachten:**

ati Wetzlar
M. Heinz · 6335 Naunheim
Wetzlarer Straße 96 · Postfach 10
Telefon 06441/31091 · Telex 483784

Mercedes 220 d, schwarz, TÜV 12.77, techn. einwandfrei, 18 000 km, VB, verk. Tel. 0 21 51/39 88 83. 56 997

220 SE Coupé, Bj. 64, TÜV neu, Lack u. Reifen neu, im Sept. f. DM 7000.— überh. (Belege vorhanden), Zustand wie neu, für DM 11 500.— zu verkaufen. Tel. 07 21/55 35 89. 56 998

190 SL, guter Zust., 2 Dächer, TÜV 6.77, DM 5000.—. Tel. 0 52 61/7 16 24. 56 999

MERCEDES-Unfall, -Total- u. -Motorschäden kauft Tel. 0 44 21/7 02 22. 57 431 H

220 Cabrio B, Bj. 53, Bestzust., orig. n. 102 000 km, TÜV 5.78, Mot., Getr., Verdeck, Reifen neu, DM 20 000.—. Tel. 0 61 28/4 12 87. 57 000

Mercedes 190 SL, Bj. 62, im Originalzust., letzt. Mod., Gesamt-km 84 000, beide Dächer DM 13 800.—. T. 0 72 43/1 38 38. 57 259 H

Aus Erstbes. **230 SL,** 67, Automat., Alu-Räder, TÜV 78, Orig. DB-ATM, Stereo, VB 10 800.—. 0 28 42/4 11 45. 57 261 H

neues Schnell-Wähl-System AM

Die Wählscheibe können Sie vergessen.

Alle wichtigen Telefonpartner werden automatisch angewählt. Anzahl der Teilnehmer unbegrenzt.
Bei „besetzt" kann durch Tastendruck der Wählvorgang beliebig wiederholt werden.
Durch eingebaute Lauthöreinrichtung sind beide Hände frei von Hörer und Strippe.
Die manuellen Telefonverbindungen einschließlich der hausinternen erledigen Sie einfach per Tastwahl.

rund ums DFG Telefon

Machen Sie Ihr Telefon zur rationellen Büromaschine. Wir informieren Sie gern.

Name
Straße
Ort

Deutsche Fernsprecher Gesellschaft mbH. **Postf. 1590 - 3550 Marburg - Tel. 0 64 21/4 20 86**

Mercedes

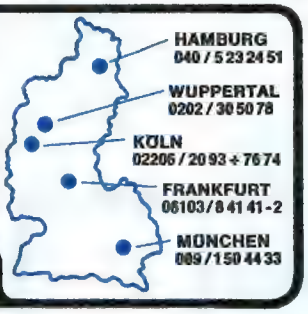
280 SL, Mod. 70, z. vk. 0 72 43/1 38 38. 57 002 H

220 SE Coupé, Bj. 73, nur im Sommer gef., opt. + techn. 1a Zust., schwarz, helles Leder, i. letzten Jahr lt. Rechnung 5000.— DM aufgew., Pr. 10 000.— DM. 05 41/5 35 95. 57 257

DB-Motor, 6,3, m. Getr. zu verk., DM 5000.—. T. 0 68 55/2 87. 57 258

MERCEDES-MOTOREN

Diesel + Benziner für PKW und LKW
generalüberholt im Austausch.
Volle Garantie: 1 Jahr oder 50.000 km
Als großes Motoren-Instandsetzungswerk bieten wir Ihnen Qualität durch Erfahrung und Preisvorteil durch Spezialisierung.
Aus- und Einbau innerhalb eines Tages.
Informieren Sie sich. Rufen Sie uns an.



DIESEL FEUER GMBH
Gewerbegebiet 5063 Overath Tel 02206/2093

57 427 H

DB-Vertrag 200, Lief.-Term. Jan. 77, nicht unter 2800.— DM abzugeben. Chiffre A 24/57 260

MG

Hardtop mit Dachverglasung f. MGB, Midget, Austin Healey Sprite und Triumph Spitfire, Preis DM 900.—. Pack top, Waltgeristr. 71, 4900 Herford od. bei allen Leyland-Vertragshändlern.

MG-Gebrauchtteile zu verkauf. Unfallwagen gesucht. Tel. 0 29 43/25 86. 57 432 H

MG-Teile alle Mod. T. 0 61 74/54 60. 57 435 H

Billige Teile verkauft T. 0 21 05/44 96, von 11—19 Uhr. 57 436 H

MG Gebr.-Teile und Motoren z. v. Unfallw. ges. Viernheim, Tel. 0 62 04/24 60, 7-10 h

57 434 H

Ersatzteil-Expr.vers. tägl.
J. A. Woodhouse
GmbH & Co. KG
Kölner Str. 93 – 5000 Köln 40 (Marsdorf)
Telefon (02 21) 48 71 41 · Telex 08 881 050

MGB, Bj. 72, grün, Overdrive, Radio, DM 5900.—. Tel. 07 11/37 18 08. 56 749

MGB 1800 Cabrio, EZ 10.73, 60 000 km, schwarz, TÜV 12.77, guter Zustand, DM 3000.—, **LANCIA-Händler AUTO-BRIXNER,** 7022 Leinfelden-Echterdingen 2, Tel. 07 11/79 00 11. 56 750 H

MG und TR 7 NEUWAGEN
enorm preisgünstig.
Firma White,
Telefon 0 62 52/23 43 (9—18 Uhr)

57 433 H

Sport-/Unfallwagen kauft: Tel. ab 18 Uhr, 0 72 61/41 52. 56 751 H

Su. Hardtop. 0 52 31/2 48 76, Bleicher. 56 752

MG B, 4 Mon., 7000 km, VB 12 900.— DM. Tel. 02 01/59 03 70. 57 004

IHR Ersatzteillieferant für British-Leyland im Stuttgarter Raum

british car center
Rolf Bausch
Sindelfingen
Neckarstraße
T. 07031/874549

MG B + Midget-Teile zu verk. Tel. 0 93 53/81 61. 57 005

MGA MK II 62, Mot. 5000, rot, Speichen, rest. f. nachweisl. 6500.—. Pr. VHS. Tel. 0 60 39/71 25 oder Chiffre A 24/57 262

MG B, Zul. 6.76, umständeh. zu verk. J. Fuchs, Moosholzweg 10, 3392 Clausthal-Zellerfeld 3. 57 006

MGC, 3 L, Cabrio, rot, Speichen ähnl. MGB, 210 km/h, techn.-opt. neuwert., 9900.— DM, Tausch, Inzahlungnahme möglich. Tel. 0 21 75/33 09. 57 263

Modellautos

Modellpanzer „Panther", Ausf. A, wie in Heft 21 Rubrik. Männersachen, beschrieben kompl., o. Fernsteuerung. Nicht u. DM 3500.— zu verk. Tel. 02 41/52 03 69. 57 007

FERRARI 312 T 2

Fertigmodell aus Metall im Maßstab 1:16, ca. 30 cm lang, erstklassige Qualität, ebenfalls lieferbar **Brabham BT 44** je DM 29,90. In gleicher Qualität, jedoch lenkbar u. gefedert lieferbar: **Ferrari 312 B3** und **McLaren M23,** je DM 39,90. Alle Modelle sofort lieferbar per Nachnahme + Porto + Verpackung. **Versandkatalog 1977,** ca. 3000 Modellautos, 84 Seiten, ca. 1500 SW-Fotos, 40 Vierfarbfotos, **einmalig auf der Welt, nur gegen DM 3,50** in Briefmarken.

Spielwaren Danhausen, Kleinkölnstr. 20/22, 5100 Aachen, Telefon 02 41 / 2 33 74

Modellautofreunde! Modellautosammler baut für Sie Automodelle von Pocher/Tamiya u. ä. im Maßstab 1:12 od. 1:8, unt. Chiffre A 24/57 008 H

Guten Tag, mein Name ist Werner S. (48)

STRESS?

Bei mir höchstens bis Feierabend! Dann ist Hobby-Time! Dann bastel ich herrlich entspannende Modellbausätze, Autos, Schiffe, Flugzeuge, Panzer. Es ist faszinierend, z. B. einen Niki Lauda-Ferrari in ca. 40 cm (übrigens nur DM 49,95) entstehen zu lassen. **Und das kann jeder!** Fordern Sie auch mal einen Modellkatalog mit über 1300 Auto-Modelltypen an. DM 4,- in Briefm. an Model International, Tronstr. 4, Postf. 310, 6083 Walldorf, Abt. C. Ich bin dort schon lange zufriedener Kunde! Übrigens, Sie können auch dort direkt im Geschäft alles aussuchen.

Morgan

+8, Bj. 75, 24 000 km, techn. + opt. neuwertig, dunkelblau, Lederpolst., DM 18 000.— + MwSt. T. 0 67 62/10 14. 56 753

Hardtops. P. Schmitz, 0 24 02/2 22 75. 57 009

+8, Bj. 71, 2farbig grün, Rechtsl., DM 17 000.—, TÜV neu. T. 0 75 31/3 21 10. 57 010

Morgan +8, 2-Sitzer, in erstkl. Zust., von Privat geg. bar zu kaufen ges. Tel. 09 31/5 07 97. Schriftliche Angebote unter Chiffre A 24/57 011

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf auto motor und sport

Opel

ABARTH - Hochleistungs - Auspuffanlagen für **OPEL,** TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt OP u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. Sofort anfordern bei: **NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130.**

Comm. GS/2,8 Coupé, Bj. 73, 65 000 km, Color, Spoiler usw., Getr. neu, 9000.— DM. Tel. 0 52 41/2 75 02. 56 755

Commodore GSE, Bj. 8.75, 2300 km, rot, Berlina-Ausst., NP 24 000.—, f. 19 000.— VB, ein **Comm. GSE Coupé,** 53 000 km, lindgrün. 0 79 41/25 77. 56 756

Ascona 19 SR Rennlook, Mod. 73, schw., Kotfl.-Verbr., 8" Ronal, U-Bügel, Hosenträger, Konisfahrw., techn. u. opt. wie neu, 90 PS, VB 10 500.—. Tel. 06 71/3 12 10, nach 19 Uhr. 56 757

PKW-BARANKAUF
Baujahr 1972 bis 1976
alle Typen und Modelle
CAR-SHOP Automobile GmbH
7250 Leonberg, Stuttgarter Straße 37
Tel. 0 71 52/2 65 30, Abt. Stuttg.-Dreieck

57 437 H

GT 1900, Bestzust., Metallic-Neulack., 70 000 km, VB 8000.—. 0 49 52/26 89. 56 758

Kadett GTE, 5-Gang, Sperre, 4.76, 10 000 km, 11 800.—. T. 02 21/23 12 25. 56 760

7J Ronal + 195/13, 880.—. 0 65 01/36 20. 56 761

Manta TE 28, Bj. 1.75, 1. Hd., 40 000 km, 142 PS, VB 14 000.— DM. T. 06 11/62 15 21. 56 762

Irmscher-Ascona 1900, Gr. 2, Bauj. 75, 37 000 km, 2 Übersetzungen, Alu-Rennkuppl., Alu-Felgen, U-Bügel, 1. Hd., TÜV 78, Bugspoiler, tiefer gel., alles TÜV, 4 Vergaser, ca. 140 PS, DM 9800.— VB. Joh. Bauer, Pödeldorfer Str. 92, 8600 Bamberg. 57 012

Su. Commodore, n. Mod., m. Kotfl.-Verbr., 245 Reifen usw. Tel. 02 01/32 39 35, nach 19 Uhr. 57 013

Manta Berlinetta, Bj. 1.76, 16 000 km, Blaup. Frankfurt, get. Scheiben, 195/70-SR 13, DM 13 000.—. 0 72 58/88 97. 57 014

Su. Kadett GTE, Unfall od. Totalsch. Tel. 06 61/7 56 38. 57 015

Neuw. Viervergaseranl., Solex kompl. m. Europaabgastest f. Ascona/Manta, preisw. abzugeb. Tel. 0 62 54/13 66. 57 016

Opel Commodore Typ B

115 PS, 2,5 L, Farbe Grün, Polster Cord schwarz, Kopfstütz., Radio, Windschutzsch.antenne, EZ 1.4.74, km-Stand ca. 60 000, neu bereift mit Michelin XAS, VB 10 000.—. Angebote unter Chiffre A 24/56 759

Kadett GTE, 18 000 km, 5-Gang, Sperre, Extras, VB 12 500.—. 0 42 08/18 17. 57 017

Gummi Heckspoiler, unsichtbare Schraubenbefest., lieferbar f.: Opel, Datsun, Fiat, Ford, Mazda, NSU, Porsche 914, Toyota, BMW usw. Tel. 0 28 53/23 11. 57 018 H

Achtung Liebh.! Bildsch. Irmscher GS/E 73, 160 PS, Autom., Kotfl.-Verbr., Frontsp., 7" BBS 245/60-14, Fahrwerks., Sperre, plat.-diamant, Lederd., Color, SSD, Stereo, k. Rennen, Zust. w. neu, (NP 35 000.—) f. 19 500.— wegen Heirat. Tel. 0 96 61/31 15, ab 17 Uhr. 57 264

Commodore GS/E Cpé., 9.72, 160 PS, 2,8 L, 58 000 km, Arztwagen m. allen Extr., TÜV Ende 78, NP 22 000.—, f. 6800.— VB. Tel. 0 23 02/7 76 45. 57 265

Verk. Commodore GS. T. 0 78 02/28 46. 57 266

Manta GT/E, 6.76, mit hohem Nachlaß von WA abzug. T. 0 61 05/35 69. 57 267

Ascona 16 S, 110 PS, Mot. 10 000 km, 195er auf 7 J ATS, viel Zubehör, VB 5500.—. T. ab 19 Uhr 02 02/70 34 63. 57 268

Panther

Traumhaft schöner PANTHER 6 Zyl.

Herbstpreis, Garagenwagen, DM 45 000,—
Pkw-Inzahlungnahme möglich
Fa. AMV - Stuttgart, T. 07 11/22 19 07

Peugeot

Rot. **LIEBHABERSTÜCK CABRIO 404/66,** schw. Leder, techn. u. opt. Topzustand, TÜV 8.78, 7500.—. 0 89/40 92 49. 56 763

Su. Cabrio 504. T. 07 61/55 11 16. 56 764

Peugeot 104 C, 45 PS, Bj. 75, 35 000 km, blau-met., A-Gurte, Super-Stereo, n. Reifen, ideal. Zust., f. 7000.— DM. Rupp, 0 72 55/51 74. 56 765

Suche Peugeot-Coupé 504 in neuwert. Zustand. Tel. 0 75 61/50 00. 56 766

Cabrio 504, Bj. 71, TÜV 78, sehr viele Neuteile, zu verk. T. 0 61 71/36 44. 57 019

Su. Zylinderkopf, Peug. 404 Diesel gebr. Tel. 0 71 31/5 15 33. 57 020

Porsche VW-Porsche

Porsche-Barankauf
Auszahlung sofort nach Besichtigung
PORSCHE WUPPERTAL
MAGNER · TEL (0202) 70 50 70

Porsche 924 von WA, exquisiter Zustand, 8000 km, grün-met., Extras. Tel. 0 71 56/2 11 85. 56 776

924, schwarz, 21 000.—. 07 11/8 20 36 04. 56 777

Unfall-Porsche (re. Seite gesch.), 911 E, 2,4 l, Bj. 6.72, 5000.—. R. Church, 2134 Bötersen 31. 56 778

Biete 356 B/C-Teile: Hardtop, Mot., Sch.-Bremsanl. usw. 0 70 43/29 30. 56 779

ECKEL-SKIHALTER
Spezialmodell für Targa, mattschwarz, vom Werk freigegeben, sofort montierbar ohne Bohren. Inform. **Fa. Eckel,** 8000 München 19, Dachauer Str. 233

Carrera 2,7, 210 PS, Bj. 11.74, silbermet., 28 000 km, Sperrdiff., Bilstein, Klimaanlage, Stereo. Telefon 0 60 21/7 36 70. 56 780

2.6 J. m. 195/50 Pirelli P 7, neu f. 900.— DM, Heckwischer neu orig.-verpackt, 260.— DM od. zus. f. 1150.— DM, su. 2,7 Felgen bis 350.— DM/Stück. Tel. 0 23 65/4 30 53, Reck. 56 781

356 C, n. 95 PS-Mot., Lack, Bremsen, Bereifg. neu. elektr. SSD, Radio, TÜV, Bestzust., VB 7500.—. T. 0 63 82/4 02, nach 20 Uhr. 56 782

AUTO-SERVICE
Altmann + Hansen GmbH & Co KG
Spez. Porsche-Tuning u. Karosserie
Gebrauchte Porsche in allen Preislagen
Alle Modelle, z. T. erst wenige Wochen alt.
TÜV-frei, Inzahlungnahme, Finanzierung
56 Wuppertal 1 Tel. (0202) 310711

Porsche Targa 911 2,7, Mod. 75, TÜV 78, v. Zubeh., 27 500.—. 0 55 03/4 73. 56 783

356 C Cabrio, zu verk. TÜV 5.78, Bj. 64, VB 7900.—. T. 09 31/70 76 42. 56 784

356 SC, 65, TÜV 78, DM 6500.—. Tel. 02 21/21 10 91. 56 785

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf auto motor und sport

Thyristor-Zündung DISSY ab DM 168.–

über 30.000 Volt • Kein Verölen der Kerzen
Sicherer Winterstart • Weniger Benzinverbrauch
Kontaktlose Steuerung **DISSY KS DM 109,–**
Super Elektronik Zündung **DISSY SEZ DM 96,–**
mit der enormen Zündkraft – Prospekte anfordern

Autoelektronik H. DANNER & CO., Platanenallee 11, 2000 Hamburg 54

356 C, 12.64, TÜV 10.77, techn. u. opt. 1a, v. Kfz-Ing. aufgeb., Mot. 2000 km, silber-met., 2-Sch.-Chromf., 7000.– DM VB. Tel. 0 21 22/33 41 44. 56 786

4 S-Felgen 6J x 15, 500.– DM. Tel. 05 31/35 22 37. 56 787

924, vipergrün-met., 2.76, 25 000 km, Extras, NP 27 000.–. Mo–Fr 8–17 h 0 71 41/30 34 55, ab 17 h + Sa/So 07 11/ 83 43 37. 56 788

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für Porsche 911/2 + 2.2 l, TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt PS u. Skorpion-Aufkleber kostenlos bei: NÜLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130

Gebrauchtwagen, Teile; An-/Verkauf. Kaufe Unfall- und defekte Wagen, **REPARATUREN KAROSSERIEBAU** Gebraucht-Center für Porsche, Meisterbetrieb der Kfz-Innung, Mainkurstr. 3, 6050 Offenbach-Rumpenheim, Tel. 06 11/86 58 68. 57 438 H

Porsche-Barankauf 0611/285144/571805. 57 439 H

TURBO Heckspoiler m. Gum. + Gitter 500.– DM. Turbo RSR + PO. 76 Umbausatz 1650.– DM. Sprengart, T. 0 61 29/80 61. 57 440 H

Suche 356 Roadster, Speedster oder Cabrio, Bj. 50–54. Tel. 0 71 23/10 87. 57 441 H

Wir rüsten Ihren Porsche bis zum Turbo um. Mit vorgeschriebenen Blechteilen. Kein Kunststoff. Auto-Tebernum, 0 28 45 / 81 38-39

AT-MOTOREN 4- + 6-Zyl.-Porsche ab 1400.– DM. **Suche** defekte Mot. Fa. **WEISSWANGE,** Schulstraße 43, 6073 Egelsbach/Ffm., Tel. 0 61 03/4 21 87. 57 442 H

Porsche sucht Tel. 0 40/5 50 50 38. 57 443 H

KOTFLÜGELVERBREITERUNGEN FRONT- UND HECKSPOILER MIT TÜV, UMBAU, FÜR BMW, FORD, OPEL, PORSCHE, VW SCIROCCO, GOLF, KÄFER, 914. 0 61 98/75 98. 57 403 H

Werksgepflegter 912, unfallfrei, rostfrei, Neulackierung grün, Mot. im Werk überh., TÜV 9.77. Dr. B. Bergk, Wuppertal, Tel. 02 02/8 33 55. 57 462

Porsche Export
Ich suche dringend gepfl. Porsche, evtl. auch ältere. Tel. 0 40/45 87 89. 57 448 H

VW Porsche 2,0 l, 62 000 km, saturngelb, Bj. 73, S-Ausstatt., Radio, Zweitwagen. Tel. 0 73 56/5 55. 56 768

Turbo, 6.76, 8000 km, Klimaanl., DM 58 000.– inkl. MwSt. / Carrera, 7.76, 3500 km, Zubeh., 42 000.– / Carrera, 5.76, 2500 km, Sportom., Klimaanl., 44 400.– / Carrera, 6.76, 4200 km, 2,7 l, Zubeh., 42 000.– inkl. MwSt. / Carrera Targa, 75, Zubeh. / Carrera 74, 48 000 km, Zubeh., 29 000.– / 911 S Targa 74 / 911 Targa 74 / 911 S Coupé 74 / 2,4 T Coupé / 2,4 E Coupé / 914, 4.74 u. viele weitere Mod. auf Lager. **Bargeld f. gepfl. Porsche.** Auto-Tebernum, Tel. 0 28 45/ 81 38–81 39. 57 469 H

1 Turbo-Hecksp. mit Gum. + Glt.	zum
1 Carrera Frontspoiler 73er	T
2 Carrera Verbreiter. 8"	A
1 Carrera RSR Heckstoßst. 75er	G
1 Carrera RSR Frontstoßst. 75er	E
4 Turbo Verbreiter. 8 + 9"	S
4 RSR Verbreiter. 8 + 9"	P
1 G. Model Stoßst. kompl. 76er	R
1 G. Model Stoßst. hint. 76er	E
1 Fronthaube G. Model	I

Tel. 0 61 21/30 49 16 oder 56 07 83. S
57 446 H

PORSCHE
Gebrauchtteilelager
2,0–2,7 Liter-Motoren
kaufe Unfall-Porsche
TEBERNUM
Cracauer Str. 16-26, 4150 Krefeld
0 21 51/2 15 16

911 Targa-Vertrag, Lfzt. 1.77, z. verk. Zuschr. unt. Chiffre A 24/56 769

Gelegenheitskauf! Porsche 911, Mot. neu, 0 km, mit Garantie, neu lackiert, rot, Alu-Felg., el. SD, Radio, TÜV 11.78, 5-Gg., umständehalber zu verk. Tel. 06 11/8 26 08, ab 19 Uhr. 56 770

Porsche Carrera, 2,7 l, 4.73, Front- u. Heckspoiler, n. ber., Radio, met., DM 23 800.– inkl. MwSt. Fa. Rob. Hoffrichter, Moerser Str. 99, 4100 Duisburg 14. 56 771 H

911 Targa, 125 PS, signalorange, LM-Felgen, Sportomatic, TÜV neu, km 111 000, Bj. 70, Bestzust., a. 1. Hd., zu verk., 12 000.–. T. 0 73 71/24 87. 56 772

914/6, Mot., Tü., Wärmet., Brems., Ausp. neu, Rad., get., VB 7000.– DM. Tel. 0 60 71/3 37 69. 56 773

Carrera Targa 3,0, Mod. 76, indischrot, get. Scheiben, 19 000 km, 5-Gg., 7"- + 8"-Felgen, 50er Pirelli, Bambeg Elekt.-Stereo, 4 Lautsprecher. Tel. 05 11/77 69 45. 57 048

911 T 2,4 TARGA, 55 000 km, unfallfrei, DM 16 000.–. Tel. 06 11/57 98 30. 56 775

914, 1,8, Bj. 74, 70 000 km, gelb, div. Extras, 9500.–. T. 07 21/5 96 03 13. 57 042

Carrera, 5.74, opt., 41 000 km, neu bereift, 32 000.– Tel. 0 61 73/6 43 96. 57 043

924 Jahreswag., rallyegelb, ab 20.12. zu verk. Tel. 0 71 41/30 33 83. 57 044

356 B, 590, 1a, elektr. SSD, v. Extras, TÜV 3.78, DM 6000.–. 09 11/60 50 97. 57 045

911 E Targa, EZ 5.72, 1. Hd., Bestzust., Orig. 80 000, Garagenwag., alle Extras, f. 13 500.–. T. 02 11/44 42 15. 57 046

914/2,0, LM, Stereo, S + Komfort-Paket, 1a Zust., Pr. VB, evtl. Kleinwg. Inz. T. 0 75 31/6 13 75, zw. 19+20 h. 57 047

HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung. Telefon-Sammel-Nr. 02 34 / 5 26 66

911 Targa 2,7 l, Mod. 74, Extras, S-Ausst., w. neu, zu verk., Preis VB. Tel. 0 47 31/42 48. 57 026

911 T, Zweitwag., Bj. 68, 2 l, 110 PS, 98 000 km, 5950.– DM. 02 03/33 78 52. 57 027

911 Cp., EZ 5.74, 39 000 km, lachs, 8", v. Extras. Tel. 0 62 61/23 22. 57 028

Carrera, Mod. 77, 3000 km, indischrot, alle Extras, 8"+7" Serie 50. Tel. 0 61 29/22 89. 57 029

2,7 l Cp., ab 75 geg. bar (inkl. 11%) ges. Tel. 0 52 31/6 69 07. 57 030

Carrera Targa 2,7, Bj. 75, Bestzust., jedes Extra wie Turbo, unfallfrei! DM 34 500.–. Tel. 0 44 02/47 77. 57 031

356 C Coupé, TÜV 12.78, neu rest., DM 7500.–. Tel. 09 31/70 93 18. 57 032

914/4, Bj. 73, 1. Hd., 54 000 km, s. gepfl., Extras, 8750.–. 07 21/68 20 75. 57 033

PORSCHE-REIFEN

185/70 VR 15	Dunlop SP 57	139,–
	Dunlop Super Sport	155,–
	Pirelli CN 36 SM	160,–
	Goodyear w. Schrift	150,–
215/60 VR 15	Dunlop Super Sport	186,–
	Pirelli CN 36 SM	225,–

einschl. 11% MwSt. - Versand per NN
REIFEN-HOFFKEN, 5951 Neu-Listernohl
Tel. 0 27 22/74 62

Carrera, 6.75, 27 000 km, 1. Hd., alle Extras, VB 35 000.–. 02 02/72 23 25. 57 034

911 T Coupé, 2,4, 62 800 km, v. Extr., Bestzust., 15 500.–. T. 0 21 91/6 56 24. 57 035

Porsche-Motoren
10 000 km Garantie – 2 bis 2,7 Liter
Suche def. Motoren und Unfallwagen
Gebrauchtteillager
Machen Ihren Porsche zum „Super-Porsche"
Umbau bis 8 und 9
Umbau auf alle Arten mit TÜV
Felgen u. neue Reifen ab 2950.–

Turbo-Heckspoiler mit Gummi	**580,–**
Turbo-Verbreiterung 8" und 9"	**190,–**
Carrera-Verbreiterung 8"	**95,–**
Carrera-Heckabschluß	**240,–**
Turbo-Heckabschluß	**250,–**
Carrera-Spoiler	**190,–**

Anbauteile mit TÜV-Bescheinigung.
Preise plus 11%
Autohof Theimann
Telefon 0 23 53/22 99
57 445 H

911 T TARGA, Bj. 71, 88 000 km, viele Extras, VB 12 000.– oder Tausch gegen BMW 02. T. 0 79 31/24 73, abends. 56 774

B-Getriebe, E.-Teile, 1 000.– DM. Tel. 02 11/33 16 43. 57 051

Gebrauchtteillager
Suche Unfallwagen
415 Krefeld, Grünerdyk 37
Telefon 0 21 51 / 2 69 77
Auto-Tel. 02 03 / 0 55 56 58

Gepfl. + bildschöner schwarzer Porsche, 260 PS, Mot. erst 600 km, viele Spezial-Teile, gr. Flügel, Pr. 22 500.–. Tel. 0 30/3 23 92 95 od. 8 24 34 02. 57 049

911 RS, 2,7 Ltr., schwarz, Bj. 7.73, 50 000 km, 7" + 8", Radio, gepfl., im Auftrag 23 000.– T. 09 11/40 35 00. 57 050 H

Porsche-Barankauf. Tel. 07 11/29 72 66. 57 444 H

911 Targa 2,7 l, Mod. 74, grün, 70 000 km, Color, Radio, 6"- + 7"-Felg., VB 21 000.– DM. Tel. werkt. 13.30–16.30 Uhr, 0 70 22/25 12. 57 052

Verk. **Porsche 356 B Coupé,** Bj. 63. Tel. 0 74 33/2 26 48. 57 053

914/2 Ltr., Mod. 73, 56 000 km, Alu, Bereifung neu, Sport-Pak., VB DM 9800.–. Tel. 0 26 31/51 11. 57 054

N E U ! Kotflügelverbr., jetzt m. Luftschächten wie Rennausf., jedoch schmaler, vorne 8 Zoll, hint. 9 Zoll, 600.–. Front- u. Heckspoiler, Stoßstangen auf Anfr. Alle Teile auf Wunsch m. Anbau. Tel. 0 28 53/23 11. 57 055 H

Suche Targa 911, Unfall od. Totalschaden, b. DM 5000.–. 0 30/6 01 71 10. 57 056

Porsche geg. Bargeld ges.
Hannover, T. 05 11/86 39 59 + 33 12 09. 57 066

Carrera RS, Bj. 5.73, unfallfrei, Touringausstatt., 88 000 km, Bestzust., DM 22 800.–. Tel. 0 71 81/7 30 81. 57 057

Ein LOCH ist im AUSPUFF?
ÄRGER? Schluß damit!
Der EMAIL-Auspuff ist da.
Für BMW, Opel-Rekord, VW-Käfer
Bitte Type u. Baujahr angeben.
L. BEIL, 6701 Neuhofen 5

356 B-, C-Polyesterteile, z. B. Frontbrille, Kotfl. Tel. 0 61 45/63 45/74 05. 57 058 H

Tausche Fiat 124 Spider gegen 911 od. 912, m. def. Mot., auch ältere. Zuschr. unt. Chiffre A 24/57 059

Porsche 914/20, Bj. 73, 49 000 km, TÜV 77, vipergrün-met., Spt.-Felg., Colorgl., Radio + Cass. Tel. Sa/So 0 82 43/13 25. 57 060

Suche gebr. **Motorblock,** ≥10 PS. Tel. 09 31/7 57 21. 57 061

Sonderangebot

Britax-Hosenträgergurte
mit Prüf.-Nr.
nur DM 49,50/St.
nur solange Vorrat reicht!
Per NN sofort bestellen!

Auto-Albrecht
775 Konstanz 2
Tel. 0 75 31 / 2 37 42

Komplette Leichtmetallräder von AZS garant. 1. Wahl

Pirelli- oder Dunlop-Stahlgürtel auf ATS-, BBS-, Rial-Felgen

Unsere Räder sind gewuchtet, mit Muttern, TÜV-Gutachten od. ABE, inkl. MwSt. Versand erf. per NN. Felgen auch allein od. mit anderen Reifen lieferbar.

Wichtig: Viele gängige Größen auch abholbereit am Lager. Ständig 500 LM-Felgen vorrätig.

Hervorragende Laufruhe durch Verwendung exakt auf Rundlauf geprüfter Felgen und Reifen, sowie durch elektron. Feinwuchten.

Wir beraten Sie auch telefonisch, nutzen Sie unsere langjährige Erfahrung.

Reifengröße	Felgengr.	Rial	ATS	BBS
165/70 SR 13	5x13	199,-	205,-	217,-
175/70 SR 13	5,5x13	209,-	216,-	—
185/70 SR 13	5,5x13	211,-	218,-	—
185/70 HR 13	5,5x13	232,-	239,-	—
185/70 SR 13	6x13	217,-	224,-	239,-
185/70 HR 13	6x13	237,-	249,-	259,-
195/70 HR 13	7x13	—	295,-	—
235/60 VR 13	8x13	—	366,-	—
185/70 SR 14	5,5x14	249,-	256,-	—
185/70 SR 14	6x14	254,-	262,-	—
185/70 HR 14	6x14	279,-	286,-	—
185 HR 14	6x14	299,-	309,-	—
195/70 HR 14	6x14	309,-	318,-	—
205/70 HR 14	6,5x14	315,-	324,-	—
205/70 VR 14	6,5x14	349,-	349,-	—
195/70 HR 14	7x14	309,-	309,-	349,-
195/70 VR 14	7x14	339,-	339,-	379,-
175/70 SR 15	5,5x15	—	259,-	—
195/70 VR 15	5,5x15	—	430,-	—

NEU Durch Sonderangebote in anderen Reifenfabrikaten zum Teil noch erheblich billiger. Preise auf Anfrage.

AZS Reifen-Schneider KG, 6 Frankfurt-Fechenheim, Dieburger Straße 18, Telefon (06 11) 41 90 42

Der Top-PORSCHE-Tip. Wer ganz sicher gehen will, kommt zuerst zu uns. Wir haben ständig das große, gepflegte Neu- und Gebrauchtfahrzeug-Angebot. Und wir kaufen auch Ihren gebrauchten oder unfallbeschädigten Porsche. Also

PORSCHE

immer zuerst zu HAHN Sportwagen GmbH, Ringstraße 12-18, D-7012 Fellbach/Stuttgart, Telefon (07 11) 50 03-3 05/2 61

Porsche VW-Porsche

Viele Wege führen zur Porsche-Box

die Spezialwerkstatt von Wiest Darmstadt für alle Porsche Modelle. Nur drei Kilometer vom Autobahnkreuz-Darmstadt entfernt. Acht qualifizierte und ständig im Werk trainierte Spezialisten stehen Ihnen zur Verfügung. Und modernstes technisches Gerät. Porsche-Box – der individuelle Porsche-Service. Terminvereinbarungen: Peter Mittelstadter Telefon 06151 / 864-234.

PORSCHE **wiest box**

Autohaus Wiest, Riedstraße, 6100 Darmstadt

Su. Porsche 911 od. 912, Bj. 65–70, m. VW-Motor. B. Weinmann, Weddinghofer Str. 14, 4619 Bergkamen. 57 036

356 B, Bj. 60, TÜV 2. J., innen + außen restauriert, Preis 8000.– DM. Tel. Bonn 62 45 97. 57 037

Su. 2 7" S-Felg. 0 21 22/33 21 84, a. 19 h. 57 038

924, alle Extras, silber, Stereo etc., 13 000 km, günstig. Tel. 0 21 24/6 45 27. 57 039

911 T Coupé, Bj. 73, 69 000 km, sehr guter Zustand, VB 14 800.– DM. Tel. 0 93 69/10 37. 57 040

Porsche-Reifen

Sonderangebot, solange Vorrat reicht.

165 HR 15	Unir./Dunl. SP 57	99,-
185/70 VR 15	Dunlop SP 57	139,-
185/70 VR 15	Goody weiß Schr.	150,-
185/70 VR 15	Dunlop Sup. Sport	165,-
215/60 VR 15	Dunlop Sup. Sport	169,-
205/50 VR 15 TL	Pirelli P7 Stahl	369,-
225/50 VR 15 TL	Pirelli P7 Stahl	399,-

M+S-Haftreifen

185/70 SR 15 Dunlop Ice-Grip 207,-

Preise inkl. MwSt. — Versand per NN oder Montage in unserem Fachbetrieb.

AZS Reifen-Schneider, 6 Frankfurt-Fechenheim, Osburger Str. 18, Telefon 06 11 - 41 90 42

Su. 911 (Unfall od. Mot.-Sch.), auch Bj. 67, BMW 525 abzug. 0 89/42 22 03. 57 062

Verk. **Carrera RS 2,7 l,** 210 PS, km 60 000, Bj. 73, weiß, Recaro-Sitze, Fernstrahler, Touringausst., VB DM 24 000.–. Tel. 0 22 32/4 61 79. 57 063

Porsche 924, Vorführwagen, EZ 21.6. 76, 4600 km, marsrot, herausnehmbares Dach, Heckwischer, preisgünstig sofort abzugeben. **Fa. Auto-Wormser KG,** Fürther Str. 10, 8552 Höchstadt, Tel. 0 91 93/9 44 + 9 45. 57 064 H

Zu verk. Porsche Carrera 2, 63, total revidiert, in außergewöhnlich schönem Zust., Sammlerwagen. Tel. 00 41/61 47 48 63 (Basel/Schweiz). 57 382

Su. def. Carrera-I-/-II-Motor. Telefon 02 01/21 07 05. 57 283

4 orig. Porsche S-Alufelgen, geschm. mit M+S-Eis (Spikes) 185/70 SR 15, neuwertig, günstig zu verkaufen. 0 62 21/70 62 05, Mo–Fr v. 7–15 h. 57 284

Gebrauchtteile - Verkauf und Reparatur

Großangebot: Motoren, Getriebe, Unfallwagen gesucht. D. Schreiner, 7147 Hochdorf/Enz bei Stuttgart, Tel. 0 70 42/65 60.

Turbo, Bj. 75, 29 000 km, SSD, wie neu, 51 000.–. Tel. 0 91 81/96 78. 57 280

356 C, Bj. 64, f. DM 19 500.– vollständ. rest., Abgabepr. 12 500.–. Tel. 02 21/8 22 30 22. 57 281

914/6-Motorteile preisw. zu verk. Tel. 02 01/21 07 05. 57 282

911 Targa 2.7, 75, orange	27 850.– DM
911 Targa 2.7, 74, lachs-metallic	24 500.– DM
911 Targa 2.7, 75, weiß	31 500.– DM
911 Targa 2.7, 75, rot	28 500.– DM
911 Targa 2.4, 73, gelb	17 500.– DM
911 Coupé 2.4, 73, elektrisches Schiebed.	19 500.– DM
911 Coupé 2.4, 72, gelb	15 950.– DM
911 S Coupé, 2.4, 73, rot	16 500.– DM
924, 76, grün-metallic, mit Schiebedach	23 450.– DM
924, 76, kupfer-metallic, 5000.– DM Zubehör	21 000.– DM
924, Vorführwagen, spanischgr., reseda, malachit, ab	22 500.– DM

PORSCHE

K. THIEL KG

479 PADERBORN

TELEFON 05251/5246

57 271 H

Porsche 911 Targa Sportomatic, braun-kupfer-diamant, EZ 12.75, 8000 km, neuw., 35 900.– incl. MwSt. Tel. 0 27 41/2 41 63. 57 276 H

5 Porsche 6" S-Felg., neuw., 600.–. Tel. 0 71 61/8 19 58 ab 18 Uhr. 57 277

911 Cp, Bj. 8.75, 27 900.– 0 45 23/39 93. 57 278

Porsche 911 S Coupé 2,7, Extras. Tel. 02 21/62 28 80. 57 279

Porsche-Gebrauchtteillager

täglich Expreßgutversand

Unfallwagen-Ankauf

4 D, Werstenerfeld 65-69

Tel. 02 11 / 76 77 50

911/E, VB 20 000.–. T. 07 11/35 57 95. 57 065

Carrera Targa im Turbo-Look, 5.75, rot, 50er Reifen, 8"- u. 9"-Felg., unfallfr., 27 000 km, Leder, Color, Stereo, NP 66 000.–, VHS 42 000.–. Tel. 0 41 31/5 62 97. 57 275

PORSCHE WUPPERTAL

MAGNER · TEL. (0202) 70 50 70

15 gebrauchte 911, 3 gebrauchte 914, 3 Vorführwagen 924, 2 Vorführwagen Carrera, 1 Vorführwagen turbo, alle sofort lieferbar. In allen Preislagen. TÜV-frei. Mit schriftlicher Garantie, Inzahlungnahme, Finanzierung. Bevor Sie sich entscheiden — sprechen Sie mit uns.

Tel. 0271 591 21

911, Coupé, 2,7 L, 4.75, Motor generalüberholt, Stabis, get. Glas, elektr. Schiebedach, 5-Gang, Radio, S-Instrumente, Sportlenkrad, im Kundenauftrag DM 27 800,—. **914/2 L,** Mod. 75, 40 000 km, C-Paket etc, im Kundenauftrag DM 12 880,—. **914/2 L,** 6.75, nur 11 000 km, Sonderlack, LM-Felgen, Radio, Gurte, im KA DM 14 200,—. **914/2,** Bj. 74, Sonderlack., Cibie-Scheinwerfer, Radio, Cassetten-Rec., LM-Felg., 1. Hd., 41 000 km, im KA DM 13 100,—.

Walter Knebel

Sportwagenzentrale

Siegen

! GELEGENHEIT !

Porsche Carrera Targa, 200 PS, schwarz mit Extras, Bj. 11.75, ca. 35 000 km, abzugeben, VB 41 000.– DM. Tel. 0 25 01/67 67. 57 041

Unfall-Porsche und 4- und 6-Zylinder-Motoren ges. Tel. 0 24 53/5 68. 57 021

911 T, Targa, Bj. 71, Color, Stereo, metallic. Tel. 06 71/3 08 70. 57 022

Für Porsche 356 produz. wir jetzt Reparaturbleche (Bodengruppe, Schweller usw.). Schreiben Sie uns, w. Sie brauchen. Porsche 356 Euro-Club, Riesheimer Str. 38, 8032 Gräfelf. 57 023

Gebrauchtteile aller Typen am Lager

Unfallwagen gesucht

M. Freisinger & Co.

Porsche-Gebrauchtlager

75 Karlsruhe 21 (Daxlanden), Waldweg 2, Telefon 07 21 / 59 26 61

Suche Porsche mit Masch.schaden bis 1500.–. Tel. 0 21 65/12 11. 57 024

Porsche Carrera, Bj. 75, 30 000 km, schwarz, Front- und Heckspoiler, Bilstein-Dämpfer, Heckwisch., 7 u. 8 Zoll-Felgen mit Serie 50-Bereifung, 5-Gang, Prall-dämpfer, getönte Rundumverglasung beheizt, Scheinwerferreinigung, automatische Heizungsregulierung, Sportsitze, Becker Mexico Cassette-Vollstereo, Zweitwagen auf langen Strecken, hervorragend gepfl., neuwertig. T. 0 95 61/12 61 Sekretariat Geschäftsleitung. 57 025

Porsche RSR 934 turbo, nur 30 000 gel., wie neu, Carrera-Leichtbauversion, Inzahlungnahme möglich. N. Koob, Tel. Luxemburg 6 15 03. 57 381

Carrera Targa, Bj. 74, 2.7 L, 210 PS, Front- u. Heckasp., 42 000 km, gelb, Ganzleder schwarz, 7" u. 8", tiefergelegt, Stereoanl., Verkehrsfunk, Carrera-Beschriftung, NP 60 000.– DM, 32 500.–. Tel. 0 55 93/10 71, priv. 05 51/5 93 56. 57 272

Unfallporsche kauft 0 21 51/2 15 16

912, 90 PS, Bj. 67, TÜV-frei, Spoiler, 5-Gg. VB 3950.–. T. 02 09/6 43 48. 57 273

7% Nachlaß Turbo-Vertrag. Zuschriften unter Chiffre A 24/57 274

Motoren für 356, 912 u. 911 sowie andere Porsche-Teile zu verkauf. Suche defekte Motoren u. Unfallwagen. Tel. 0 21 61/19 90 96. 57 447 H

Carrera, Bauj. 75, 210 PS, 32 000 km, Spoiler, 50er Pirelli, von WA für VB 34 000.– zu verkaufen. Tel. 0 72 36/80 96 oder 07 11/82 03-5 43. 57 293

911 TARGA, Bj. 74, 2,7 Liter, 150 PS, 38 000 km, unfallfrei, 5-Gang, schw., supergepfl., VB 24 800.–. 0 43 31/2 32 91. 57 285

Porsche 911, 2,7 L, 150 PS, original 49 000 km, Mod. 74, gelb, Color vorne, Frontspoiler m. Carrera-Lippe, original Turbo-Hecksp., Radio-Cass., 7"-Felge, 185-215/60 neu, Distanzscheiben, heizbare Heckscheibe, Top-Zust., Preis 23 900.– DM VB. Tel. 06 41/3 78 63. 57 286

Einmaliger „MARTINI"

911 Cp, Bj. 75, 2,7 L, 150 PS, 28 000 km, Gr. IV, RSR-Karr. m. Luftschl. 9 + 11" BBS, 225/50 + 285/40 VR 15 u.v.a. Alles TÜV! VB 37 500.– DM, evtl. Inzhlg. Tel. 04 61/3 50 00. 57 287

Gebrauchte Porsche

ständig auf Lager, 356 C, Carrera 2, 911, 912 und Rennwagen. M. FREISINGER & Co. 75 Karlsruhe 21, (Daxlanden), Waldweg 2, Telefon 07 21/59 26 61

914/2,0, Bj. 73, 45 000 km, rot, 10 500.– DM, Bestzust. 0 63 32/1 22 71, n. 17 h. 57 288

911 Targa, Bj. 6.74, 58 000 km, unfallfr., Bestzust., DM 24 000.–. W. Spänle, Hs.-Nr. 126, 8591 Nagel. 57 289

Porsche 911 T Coupé, 2,4 l, Bj. 5.73, gelb, 1. Hd., 5-Gang, Alu-Felgen, Antenne-Entstörsatz-Lautsprecher, Komfortausstatt., 16 300.– DM. Tel. 0 71 31/4 10 74. 57 302 H

VW-Porsche 914, 2,0 l, Bj. 73, 10 200.– DM. Tel. 0 71 31/4 10 74. 57 297 H

Rest. 356 B, z. v. od. gg. TR 6 od. +8 z. tausch., su. Felg. 5,5–6". 08 21/71 20 74. 57 290

06 61/80 61

911 E Targa, hellgelb, 60 000 km	14 900,-
924, grünmet., Alufelg., 7000 km	22 750,-
DB 230/6, 76, rot, SD, Stereo, 15 000 km	21 000,-
DB 280 SE, 74, grünmet., Stereo	23 900,-
911 S, 75, 16 000, orange, neuw.	28 500,-
Carr. Targa, 2,7, hellgelb, Radio	34 000,-
Ferrari 356 GT4 BB, blaumet., Bj. 75, 25 000 km, 1. Hand, unfallfrei	56 500,—

PORSCHE-DIREKT-HÄNDLER **HANS KAHRMANN**

64 Fulda, Kurfürstenstr. 15/17

56 767 H

911 Targa, 3.75, 47 000 km, vipergrünmet., VB DM 27 000.–. Tel. Bonn 33 25 13. 57 291

Je 2 neuw. Felg. 9 + 10", 2teilig m. Slicks, einzigartiges Styling, 1500.– DM. T. 07 11/46 12 96/46 13 69. 57 292

914/6, Bj. 72, wie neu, gelb, Kotfl.-verbr., 7"- + 8"-Bereif. 215/60/15, Colorvergl., Spoiler, u.n.v. Extras, alles TÜV-eingetr., Tel. 0 71 30/3 46. 57 294

356 SC Cabrio, Bj. 65, TÜV 11.76, Zweithd., vollst. rest., alle Chromt., Verdeck + Teppich fabrikneu, Ledersitze, Chromfelgen, 9800.–. 0 22 37/13 11. 57 295

Carrera Targa, 5.75, 26 000 km, Bestzust., Radio-Stereo, zu verk., 36 800.– DM. Tel. 0 89/22 28 75. 57 296

Porsche 911 Carrera Coupé, 2,7 l, Bj. 73/74, orange, SD, Nebellamp., get. Verglasung, 50 000 km, 31 500.–. Tel. 0 71 31/4 10 74. 57 299 H

356-Blechteile, neu, Brill, Kotflügel, Türen, Schweller. Tel. 0 22 37/13 11. 57 300

Porsche 911 T Coupé, 2,2 l, Bj. 71, rot, Nackenst., Frontsp., Autom.-Gurte, 9500.– T. 0 71 31/4 10 74. 57 301 H

Porsche VW-Porsche

Unfall-TARGA, 74, T. 05 31/50 09 37. 57 303

Porsche 924, Bj. 4.76, unfallfrei, 8000 km, 5000.– DM unter Neupreis. Tel. 0 60 31/41 59. 57 304

914/2,0, Bj. 74, ATM, TÜV 3.78, sehr guter Zustand. T. 02 51/21 11 12. 57 305

VW-Porsche 914, 1,7 L, Bj. 7.72, 65 000 km, 8900.–. T. 0 71 31/4 10 74. 57 298 H

Renault

Renault-Alpine

A 110/1300, A 310 i, A 310 TX, Gebraucht-, Vorführ- und Direktionswagen vermitteln wir auf Anfrage.

Deutsche Renault AG
Brühl, Tel.: 0 22 32 / 7 32 54

R 5 LS, Pokalfz. nat. Bj. 75, 16 000 km, 6 BBS m. Reif., Schalens. usw., Pr. VS. Tel. 09 31/5 14 10. 56 789

R 12 Gordini, Bj. 73, TÜV 78, 60 000 km. Tel. 0 71 41/7 27 90. 56 790

Alpine 1600 SI
Spoiler vorn und hinten, viele Extras, DM 21 800,–
Nehmen Pkw in Zahlung und Finanzierung möglich.
Fa. AMV - Stuttgart, T. 07 11/22 19 07

R 5 TS, Bj. 74, 28 000 km, Radio, Bilstein-Dämpfer, Recaro-Sitz, TÜV neu, verk. Tel. 0 78 32/24 26. 56 791

Renault 5 TS, 9.76, schwarz, Alu-Räd., Radio, Felle, Winterr., NP 12 000.–, für 10 500.–, 3900 km. T. 0 78 41/45 32. 57 067

R 30 TS V6	**17 500 DM**
Alpine 1600 SX	**20 450 DM**
Alpine A 310 V6 (150 PS)	**27 600 DM**

Auszug a. d. Neuwagenpreisliste.
W. Jürges, Köln - (02 21) 72 93 69
AUTOIMPORT

Alpine 1600 SC, Bj. 75, 25 000 km, Rallye + Slalom, Spoiler, bearbeitete Maschine ca. 140 PS, 1a Zustand, VB 23 000.– (keine Rennen). T. 02 21/61 64 01. 57 068

Alpine 1300, Bj. 7.75, 28 000 km, VB 14 500.–. Tel. 0 70 71/2 13 63. 57 069

ECKEL-SKIHALTER
Spezialmodell f. R 16 u. R 20/ R 30.
Sofort montierbar ohne Bohren.
Ausbaufähig zum Gepäckträger.
Inform. **Fa. Eckel,** 8000 München 19, Dachauer Str. 233

Alpine 310, 60 000 km, gut. Zust., zu verk., 15 000.–. T. 0 61 21/56 47 14. 57 070

R 5 LS, 82 PS, Bj. 75, zu 50% Neuw. Tel. 0 94 33/5 44. 57 306 H

R 16 TS, Automatic-Getr. od. Masch. ges. Tel. 0 62 37/39 46. 57 307

An- u. Verkauf: Renault Alpine sämtl. Typen. Tel. 07 31/7 50 54. 57 308 H

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für R 8—R 10, TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt RE u. Skorpion-Aufkleber kostenlos bei: **NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Pf. 5130**

Verk. Alpine 1600 S, TÜV 78, Bj. 72, ATM, 15 000.–. Tel. 0 53 61/79 12 44. 57 309

R 30 TS, 14 000 km gel., Servolkg., v. Extr., 7 Mon., braun-met., m. Radio u. Dikt.-Gerät, 18 000.–, nur Barzahlung. Chiffre A 24/57 310

Suche Alpine 310, biete 30 TS, 6-Zyl., Bj. 76, 10 000 km. Ing. F. Leinenweber, 678 Pirmasens-Erlenteich, Tel. 0 63 31/7 48 03. 57 311

Rennwagen

SCHRICK
Spezial-Nockenwellen und Ventilfedern
Dr.-Ing. Schrick, 563 Remscheid-Lü., Industriegeb. Großhülsbg., T. 0 21 91/5 30 67/68

Motul FV 1300 od. Mot., DM 4200.–, Rahmen neu. Tel. 0 91 28/23 02. 56 792

Renault 5 TS, nat. Pokal, Bj. 1.76, km 18 000, wegen Bundeswehr zu verkaufen, Pr. VS. Tel. 0 62 34/12 86. 56 793

Erfolg ist die beste Werbung, 1976 6x Klass.sieg, 1x Grp.sieg, FV 1300 Austro-Kaimann-Zöllner, 100,5 PS, mit Hänger, Slicks + Regenr. + Ersatzmot., VB 7400.–. Tel. 09 11/26 87 58. 56 794

Thurner RS, Bestzust., DM 6000.–. T. 02 34/8 67 90, Samstag 8—11 Uhr. 56 795

ALBERT SPORT-NOCKENWELLEN
für alle Autotypen, techn. Unterlagen verlangen
Wörgl/Österreich, Tel. 00 43 / 53 32 - 24 83

FV-Mot., 94 PS, 2900.–. 0 91 28/23 02. 56 796

MACH I, Bj. 72, Autom., Top-Zust., TÜV 78, v. Extras, DM 7800.–. Tel. 0 72 61/25 61, ab 17 Uhr. 56 797

BMW 2002 Gr. 2, Straßenzulassung mögl. T. Bonn 0 22 21/28 33 10. 56 798

Formel-V, 0 km, rennfert., m. Pap., preisg. abzugeb. Selzer, Hauptstr. 106, Landau-Godramstein/Pfalz. 57 071

Steyr-Puch 650 TR 2, Bj. 5.72, nur 5000 km, breiter + tiefer, Überr.büg., alles TÜV 9.78, 40 PS + 60 PS (defekt), DM 5000.–. Tel. 05 11/52 77 64. 57 072

Louven-Anhänger
in allen Größen, sowie Aufbauten.

4178 Kevelaer II-Kervenheim Tel. 0 28 25/4 87

Kaiman Formel Super VAU, 3 Rennen, 8 Mon. alt, unfallfr., 1 Satz Regen- + 2 Satz Slick-Reifen, div. Übersetzungen + Zubeh., Preis DM 26 000.–. Tel. 0 61 51/2 54 39. 57 073

Formel V 1300 Fuchs, ONS-Sieger-Pokal-Mot., Slicks usw., Preiswert. Tel: 0 53 21/2 44 39. 57 074

6,2 L Chevy McLaren Alu-Rennmotor, 720 PS/DIN, vollkommen neu, DM 20 000.– (NP 50 000.–). Albert, Wörgl, Österreich, Tel. 0043/53 32—24 83. 57 383

BMW — GR 5 — 2002 — Special-Renntourenwag. m. 16 Ventilen, F2-Werksmot., 295 PS, GS-Fahrwerk, superschnell, zu verk. Albert, Wörgl, Österreich, Tel. 00 43/53 32—24 83. 57 384

Sportcar-Team of Austria verk.: **1 KMW-SP 30** (Gruppe 6) m. 6zyl.-Einspritz-Porsche-Mot., 160-l-Tank u. Übersetzungen, rennfertig. **1 KMW-SP 30,** rennfertig. **1 Transit** m. geschloss. Anhänger. **1 Transporter,** eingerichtet u. Zubehör u. Ersatzt. Anfr.: c/o, Clementinengasse 2, A-1150 Wien. Tel. (00 43/2 22) 83 16 54. Der Rennwagen ist zu sehen: **Niki Lauda-Show,** Wien v. 27. 11.—5.12., **Lauda-Show,** Wien, v. 27. 11.—5. 12., Salzburg, v. 9. 12.—13. 12. 1976. 57 385

Kaiman 1300, 102 PS, mit 2. Motor u. Hänger zu verk. Rudolph Manfr., Friedberger Str. 73, 8900 Augsburg. 57 312

2sitziger Rennwagen Chevron B 31, 2 Ltr., Ford 16 Vent., Mot. neu, div. Ersatzteile, mit oder ohne Mot. zu verk., Inzahlungnahme möglich. Przybilla, Tel. 0 26 71/77 82. 57 313 H

Werks-Capri, Ex-Krebs-Auto, 340 PS, neu überh., f. 77, Gr. 5. Tel. 0 30/4 93 77 82. 57 318

F II Surtees-BMW, Bj. 75, 16 Vent., Werks-Mot., div. Ersatzteile, mit od. ohne Mot. zu verk., Inzahlungnahme möglich. Przybilla, Tel. 0 26 71/77 82. 57 314 H

FV 1300, opt. + techn. Bestzustand. Tel. 07 11/87 15 80. 57 315

Schnellster Gr. 4-Porsche, Turbo, am Berg nur I. u. II. Plätze, Pr. 65 000.– DM. Tel. 06 11/65 36 35. 57 316

FV 1300, 107 PS, v. leicht beschäd., **z. vk.,** VB 5000.–. Sohn, 0 77 23/24 30. 57 317

Renn-Camaro, Gr. 2. T. 0 89/52 77 06. 57 319

Rolls-Royce

Rolls-Royce
GROSSAUSWAHL
gepflegter RR- und Bentley-Modelle, jetzt mit Camargue
AUTO-BECKER
4 Düsseldorf · Suitbertusstraße 150 · Tel. 0211/33 80-1

57 482

Bentley S 1, Preis VB. 0 81 71/1 86 93. 56 799

Priv. s. **RR SI.** SHA ab 75. 06104/41628. 56 800

ROLLS ROYCE

Verkauf und Kundendienst für Rolls-Royce & Bentley.
GEORG VON OPEL KG
Mainzer Landstraße 330–360
6000 Frankfurt am Main
Telefon: (06 11) 7 50 32 15
Ein Betrieb der Unternehmensgruppe Georg von Opel.

● **Interessantes Angebot** ●
1 Silver-Shadow — neu
Farbe dunkelgrün-metallic, Leder biskuit, mit allem erdenklichen Zubehör.

1 Silver-Shadow — neu
Long-wheel-base, Farbe hellsilber, Leder schwarz. Mit allem erdenklichen Zubehör.

Liefert sofort

Auto-Neuser, 85 Nürnberg
Röthensteig 2—4, Tel. 09 11/3 69 49
Maxtormauer 2—4, Tel. 09 11/53 35 39
57 459 H

RR Bentley S 3, Bj. 63, 1a Zustand, LWB-Trennscheibe, alle Extras, chauffeurgepfl., VB 32 500.– DM. Tel. 02 21/21 84 58 + 23 16 97. 57 075

Sind Sie den üblichen Schrott satt? Ich habe den gepfl. RR-Bentley-Klassiker für Sie! Chiffre A 24/57 320

Rolls-Royce
Silver Shadow
Bauj. 74, neuwertiger Pflegezustand, für nur DM 65 000,– abzugeben.
Tel.: 0 50 31/43 32, Herr Kurtz.
56 801

Vanden Plas (Rolls-Royce-Ausst.), Bj. 67, TÜV 78, Bestzust., Eintausch mögl. Tel. 02 21/21 37 63. 57 077

UMBAUKASTEN BENTLEY zu ROLLS-ROYCE 1947—1966, Qualitätsartikel, auch alle Kühlerfiguren 1912—1976. S.T.L. 14 Osten Mews London SW7. T. 01-373 2296. Prospektmaterial erhältlich.

Rolls-Royce & Bentley
1956 Bentley S. I., Bestzustand, generalüberholt, in guten Vorbesitz. Einer unserer vielen Rolls-Royce und Bentley (1914—1964) zum Verkauf. 10 000.– DM. Verlangen Sie kostenlose Liste. Scott-Moncrieff, Leek, Staffs., England. Telegramme: „Buntycars, Leek, Staffs".

S1 Alu-Coup., perf. Zust. 02402/22275. 57 076

Rover

RANGE ROVER ab Lager!
TC Fink, 6831 Rheinhausen, 07254/1081

Range Rover, EZ 29.11.72, TÜV bis 78, neuw. bereift, Radio, H4, Nebell., Fußmatten, Fellschonbezüge, f. DM 17 500.– + 11% MwSt. zu verk. Tel. 07 11/47 35 44. 56 802

88, 75, 18 000 km, 14 800. 0 74 41/8 21 50. 56 803

Rover 3500, Bj. 69, ATM 60 000 km, 3500.–, von Priv. Tel. 0 40/5 11 69 39. 56 804

LAND-ROVER DIESEL
Typ 88, EZ 9.76, Hardtop, Radio, Zusatztank, neuwertig zu verk., DM 18 500.–. Tel. 0 65 61/40 83. 56 805

Range Rover, Bj. 75, Sahara-Dust, 18 000 km, De-Luxe-Ausst., hydr. Lenk., best. Zust., z. verk., 25 000.– VB. Klaus Deppert, Friesstraße 16, 6 Frankfurt 60, T. 06 11/41 10 38. 56 806

Liebhaberfahrzeug Rover 3,5 S, Bj. Ende 73, 60 000 km. T. 02 11/36 50 57. 56 807

LAND-+ RANGE ROVER
Allrad-Schmitt, Tel. 09 31 / 4 80 05

LR 88 Station Diesel, 6 Sitze, 1000 km, Bj. 6.76, VB DM 21 000.–. Ludger Trier GmbH, Hauptstr. 31, 506 Berg. Gladbach 2, T. 5 83 93. 56 808

ROVER-TEILE alle Mod. 0 61 74/54 60. 57 455 H

LR 88 Plane, lincolngreen, 68 000 km, 24 V, TÜV 78, Seilspill, 2. Kuppl., 1a Zust., DM 10 800.–. T. 04 51/2 54 64. 57 078

Land-Rover
LR 88 Hardtop, Benzin **19 500.–**
LR 88 Station, Diesel **22 800.–**
LR 88/St/D. m. Tropend. **21 800.–**
Alle Kfz-Neufahrzeuge, Preis Endpreise verz. inkl. MwSt.

T. 05254/6390+6309

57 321

Gelegenheit! Land-Rover 88, Bauj. 75, 26 000 km, Allrad, 10-Gg., Anhängerlast 2000 kg, Hardtop, Pr. VB 18 500.– DM. Tel. 0 70 31/8 17 27. 57 079

Ersatzteil-Zubehör. Tel. 05 31/69 11 28. 57 322 H

Verk. LR 88, Hardtop, Bj. 11.75, km 16 000, Standheizung, 6 Sitze, NP 26 000.–, günstig abzug., Tausch evtl. geg. Range Rover. T. 0 61 21/56 69 03. 57 323

Land-Rover Typ 88, EZ 2.75, km 28 600, 1. Hd., Safari-Dach-Gepäcktr., m. div. Zusatzeinrichtg., viele Extras u. a. Zusatzhzg., Radio, 15 800.– DM, i. A. RAFFAY Audi u. VW, T. HH 0 40/4 11 52 81. 57 324

Ersatzteil-Zubehör. Tel. 05 31/69 11 28. 57 325 H

3,5 l V8, gut. Zust. Tel. 0 57 61/4 77. 57 326

Range Rover, neu, 0 km, 30 900.– DM. Tel. 0 81 93/85 55. 57 327

Sportwagen

Engl. Roadster gesucht. J. Fischer, Kantstr. 18a, 2190 Cuxhaven 13. 56 810

Thurner RS, Bj. 73/74, TÜV 77, Topzust., 37 000 km, 90/65 PS, 13 200.— VB. N. Stiehl, U. Königst. 78—82, 3500 Kassel. 56 811

Sportwag.-Barank. 0611/285144/571805. 57 449 H

Sportwagen sucht Tel. 0 40/5 50 50 38. 57 450 H

TVR 2500, blau, Bj. 74, 30 000 km, weg. Auslandsaufenth. zu verk., Pr. VB. Tel 0 61 21/7 56 92. 57 328

Toyota

POSTERT TOYOTA-TEAM
TÜV-frei
Frontspoiler DM 111,—
Heckspoiler DM 128,—
TA 22, TA 23, TA 28
Ratinghauser Str. 302, 43 Essen
Tel 0201/250203 u. 250191

Toyota Celica ST, 13 000 km, ATS-Fig., 185er Bereif., Halogensch., TÜV 78, f. 11 000.— DM VB zu verk. W. Zwick, Tannenstr. 6, 7630 Lahr 19. 57 331

Celica ST, Bj. 4.76, 15 000 km, Werksgarantie, extr. Hängerk., DM 2000.— u. NP. Franke, T. 0 22 05/66 21. 57 332

TOYOTA CELICA LIFTBACK GT, 1600 ccm, 108 PS, 5J-Felgen, 185/70—13 Michelin, Lederlenkrad, Diff.-Sperre, 11 000 km, Bj. 5.76, VB 13 500.— DM. Auto-Service-System, Wetterauer Str. 20, 6380 Bad Homburg 6. 57 333 H

Triumph

Su. GT 6, gut. Mot., DM 3500.—. Unter Chiffre A 24/56 814

STAG Cabrio, Mod. 72, n. 3 J. gef., Mot. 500 km, Led., kristallmet., 7" LM, unfallfr., evtl. Eint. Porsche, BMW, DM 9950.—. T. 02 21/17 69 17. 56 815

Su. TR 6 in einwandfr. Zust., ab Bj. 70 m. Overdr. bis DM 5000.—, D. Müller, Keplerstr. 1, 6830 Schwetzingen. 56 816

Suche Spitfire, Unfall ab Bj. 73 od. def. T. 0 40/61 26 33. 56 817

Gebrauchtteile Versand! Tel. ab 18 Uhr 0 72 61/41 52. 56 818 H

Wir wühlen nach engl. Sport-Unfallwagen. Tel. ab 18 Uhr 0 72 61/41 52. 56 819 H

TR 6, 70, rot, TÜV 12.77, 4000.—. Tel. 0 30/2 15 51 35. 56 820

Spitfire MK IV, m. Hardtop, v. Extr., TÜV 7.78, Mot. + Getr. überh., g. Zust. Tel. 0 75 42/71 62, a. 18 h. 56 821

HARDTOPS n. ab 590.—. 0 61 74/54 60. 57 456 H

TRIUMPH-TEILE a. Mod. 0 61 74/54 60. 57 457 H

Gebrauchtteile. Unfallwagen gesucht! Tel. 0 29 43/25 86. 57 470

Billige Teile verkauft Telefon 0 21 05/44 96, von 11—19 Uhr. 57 451 H

Triumph-Ersatzteile, Unfallwagen ges. Tel. 0 21 03/5 29 95, Telex 08 581-611. 57 452 H

TR 6, 143 PS, 57 000 km, Zweit-K., Garagenwag., Top-Zust., m. v. Zubeh., f. 8000.— DM bar zu verk. Tel. 0 67 81/2 49 36. 57 080

Triumph GT 6, Bj. 69/70, TÜV 12.77, 88 PS, Radio, unfallfr., Bestzust., DM 4300.— zu verk. od. Tausch Motorrad ab 500 ccm. D. Heinze, Hauptstr. 34, 8782 Karlstadt, Tel. 0 93 53/81 61. 57 081

TR 4 A IRS, Mod. 69, Stereo, Mot. ok., Diff. defekt, Rostschäden. Tel. 0 71 52/2 26 15, ab 18 Uhr. 57 335

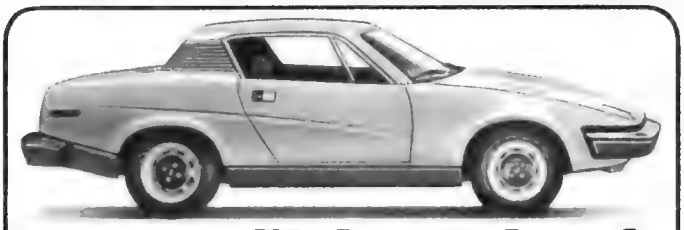
Sieger im ADAC-Test
Phoenix Stahlflex

155 SR 12	70,—	175/70 SR 13	89,—
135 SR 13	56,—	185/70 SR 13	90,—
145 SR 13	65,—	185/70 HR 13	109,—
155 SR 13	73,—	185/70 SR 14	107,—
165 SR 13	82,—	185/70 HR 14	129,—
8.40 SR 13	97,—	195/70 HR 14	132,—
185 SR 14	87,—	195/70 VR 14	149,—
175 SR 14	102,—	205/70 HR 14	139,—
155 SR 15	81,—	205/70 VR 14	159,—
165 SR 15	90,—	185 HR 14	129,—
165/70 SR 13	78,—	195 HR 14	154,—

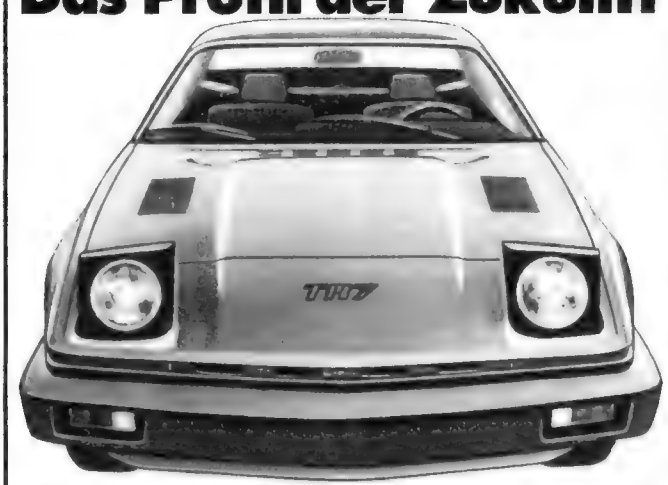
Alle Reifen (ausgen. 185/70 VR 14) sind schlauchlos. Telefonische Beratung. Versand per NN, frachtfrei ab 4 Stück.
Fritz Ibis, Reifenhandel KG,
757 Baden-Oos, Tel. 0 72 21/6 55 00/6 16 36

Spitfire MK IV, Bj. 71, m. Mot.schad., günst abzugeb. Tel. 0 77 26/87 56. 57 088

Hardtop für Spitfire. T. 02 21/6 01 82. 57 083



Das Profil der Zukunft



Der neue Triumph TR 7, das Sicherheits-Sport-Coupé der 80er Jahre: Dynamische Keilform, 1971 ccm, 106 DIN-PS, 9,4 Ltr./100 km (Testverbrauch)

Unverbindliche Preisempfehlung **DM 16.990,–**

1 Jahr Garantie ohne km-Begrenzung! Ausführliche Informationen und Probefahrten beim nächsten Triumph-Händler

Triumph Leyland

Importeur: A. Brüggemann + Co GmbH, Harffstr. 53
4000 Düsseldorf, Telefon 02 11 / 7 81 81

Für Lim. 2500 4 Cosmic m. Uniroyal 185 x 13, Stabilisator, Lenkgetr., Koni, Spurverbr., 550.— DM. 09 11/50 05 89. 57 084

TR 7 und MG NEUWAGEN
enorm preisgünstig.
Firma White,
Telefon 0 62 52/23 43 (9—18 Uhr)
57 458 H

Stag Cabriolet Autom., Bj. 72, 72 000 km, elektr. Fenst., Radio, DM 8500.—. Tel. 0 53 22/47 17, von 11—19 Uhr. 57 085

Spitf. MK III, 68, TÜV 78, Getr. def., sonst g. Zust. Pr.=VS. 0 22 21/37 22 40. 57 086

TR 6, ges., mögl. ab 73. 05 11/64 57 38. 57 087

TF 6, Bj. 73, 143 PS, Overdr., Faltverd., Hardtop, Getr., u. Overdrive überh., Bestzust., 8500.—. 02122/54081. 57 082

OVERDRIVE-TR 6, 2 Jahre, Preis VB. Tel. 0 23 63/20 55, ab 19 Uhr. 57 337

Verk. Hardtop Stag V8, 1a Zust, geg. Höchstgebot, suche Spitfire MK 3, Speichenfelgen. Tel. 0 47 31/67 21. 57 089

Su. TR 3 zum Aufbau, mögl. Tausch geg MGB o. Giulia S., Mod. 73 (je ca. 3500.—). Tel. 0 55 06/2 56. 57 334

Spitfire MK IV, 1a Zust., 13 000 km, TÜV 78, DM 5300.—. T. 05 11/81 56 15. 57 336

TVR

COERPER AUTO EXKLUSIV
TVR STÜTZPUNKT NRW
4° Düsseldorf Benrath — Am Handweiser
Burgunderstr. 30, Telefon 02 11 50 16 05
Sofort ab Lager lieferbar: TVR 3000 M in rot/schwarz, silbergrau/schwarz — Neu- wie auch Gebraucht-Fahrzeuge.

TVR-Deutschland

645 Hanau 9, BBC-Straße 23,
Telefon 0 61 81/5 82 84 + 5 29 59

TVR 3000 M
Sofort lieferbar
sämtliche Extras, DM 25 900,–
DM 5900,– Anzahlung, DM 490,– monatlich.
Nehmen Pkw in Zahlung.
Fa. AMV - Stuttgart, T. 0711/22 19 07 (im Motor-Presse Verlagshaus)
Gebietsvertretung Baden-Württemberg und Bayern

Veteranen

BMW 503 Coupé, Bj. 56, Alu, hervorr. rest., Preis VB. Tel. 02 11/67 52 98. 56 831

BMW 327 Cabrio, 16 500.—, 220 S Cpé., 59, exzell. Klassestück, **9000.—, 300 Cabrio,** 55, **22 000.—.** Auto-Zentrale Sehnde 0 51 38/10 11. 57 355 H

Pkw Ford A, Bj. 30, 4tür., TÜV 7.77, DM 12 000.—. Georgius Kosmidis, Gartenstr. 37, 7914 Pfuhl. 57 207

Mercedes-Benz 220 S Cabrio, Bj. 58, hellbeige, Polster Leder rot, Verdeck dunkelbraun, techn. u. opt. in s. g. Zustand, 106 PS u. 70 000 km Motor, 12 000.— DM. T. 0 61 21/52 75 53, zwischen 19—20 h. 56 830

Verk. Citroen CV 11 B, TÜV vorber., n. Lack., g. Allgemeinzust., 7500.— VB. 0 49 61/24 02 zw. 13.15 + 14 h. 56 832

Fiat Ballila, Bj. 33, 3-Gang, best. Zust. T. 04 73/9 13 87 Bozen/Italy. 56 833

Citr. 15 SIX, Vollrest., TÜV, nur Orig.-Teile, 12 800.—. 0 89/88 11 36. 56 834

AUSTIN TEN, techn. u. opt. super, 3950.—. T. Köln 5 74 72 68 o. 0 22 47/5 90 24. 56 835

Kühlerfig., Fenstersch. (hinten re.), U. F.-Kurbel f. Kapitän 51, gg. gute Bez. ges. T. 08 21/49 31 45. 56 836

DB 170 D, Zust. eg. ges. Unt. Chiffre A 24/56 837

220 S, 58, 4000.—. 02151/755984 n. 18 h. 56 838

Aus **BMW 501** 6-Zyl. Einzelteile zu verkaufen oder kpl. abzugeben, nicht unter 2500.—. T. 0 26 43/2 45. 56 839

Oldtimer Cabrio, fahrb. + techn. perf. ges. Chiffre A 24/56 840

Verk. v. **BMW 315 Cabrio-Lim.** d. kpl. gute Karosse. Evtl. d. ganz. Wagen. Mot., Getr., Achsen. BMW 315 ges.! Verk. V8S-Teile, dar. AH-Kuppl. Unt. Chiffre A 24/56 841

Hallo Bastler! VW 52, VB. 0203/472629. 56 842

Buick, Bj. 57 z. verk. 0 53 23/54 99. 57 097

BMW 327 Cabrio, 12 000.—. 05323/1324. 57 098

1 Motorrad Zündapp KS 600, Bj. 1938, **1 Motorrad Zündapp KS 601,** Bj. 1953, bd. Masch. techn. u. äußerl. absolut neuw. zu verk. T. 0 21 22/33 34 60. 57 099

Sonderfall, Renault 4 CV, Bj. 54, 1. Hd., Orig. 13 000 km, TÜV, 3400.— DM. Tel. 0 30/6 23 35 58, abends. 57 100

Alexander TS, 9.59, 40 000 km! Erstbesitz! Rostfr. Erstlack! TÜV 78, DM 2800.—. Tel. 0 30/8 24 88 14. 57 101

220 S Oldi, TÜV 2 J., Spitze 170, Holzarm., 1. Lack, 3800.—. T. 0 42 42/36 04. 57 102

Citroen Gangsterlimousine, 8sitzig, 6000.— DM. Tel. 07 21/75 70 30. 57 103

Gangsterlimousine Citroen, 30 Stück, alle Mod., unrest. oder mit TÜV, DM 2000.— bis 6000.—. Teileverkauf. Tel. 00 33 88 86 43 75. 57 104

Mercedes 170 VA, restauriert, Bj. 51, zugelassen, Bestzust., nach Angebot zu verk. Tel. 02 34/28 58 47. 57 105

11 CV, Gangsterlimousine, Bestzust., TÜV 2.78, VB 5700.—. 0 21 51/73 01 02. 57 106

Sammlung zu verk., Citroen, Bj. 23, TÜV 12.77, Ford, Bj. 35, TÜV 12.77, DB 170, Bj. 40, BMW, Bj. 54, DB 300, als Ersatzt. Tel. 0 55 41/86 03, n. 17 h. 57 107

Opel Olympia, Bj. 51, Caravan, leicht überhol.-bed., fahrber. Tel. 05 61/8 76 38, nach 19 Uhr. 57 346

Alle Jahre wieder ... packt einen großen Teil der Rennsportfreunde das Le Mans-Fieber. Wer kennt nicht das 24 Stunden-Karussell, vor dem die Automobilproduzenten zittern, wo Jubel und geschäftlicher Ruin so dicht beieinanderliegen, vor dem die Fahrer scheuen, da es fast übermenschliche Kraft kostet. Paul Frère kennt dieses Rennen aus eigener Erfahrung. In seinem Buch „24 Stunden von Le Mans" erzählt er die Geschichte der härtesten Dauerprüfung für Fahrer und Wagen. 192 Seiten, 92 Fotos, Leinen, DM 14,80. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder per Post von **Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370**

Daimler Century Saloon, Bj. 1958, rechtsgesteuert, Top-Zust., silber-rotmet., 2,5 l, 100 PS, VB 7800.—. H.-J. Winkler, Himbergerstr. 19 13, 2320 Schwechat/Österreich. 57 387

Einmalig! Rolls-Royce Twenty 1926 Cabriolet, vollrest., Festpreis 60 000.— DM. Tel. Holland 08 34 03 08 77, nur abends oder Wochenende. 57 388

Pkw Studebaker, Silver Haek, Bj. 57, Pr. 1800.—. Tel. 0 68 31/35 44. 57 344

DB 190 B, EZ 4.11.60, weiß/h'blau, TÜV 10.78, Orig. 93 000, erstkl., geg. Gebot. Tel. 0 81 61/23 45. 57 345

Verkaufe Opel Kapitän, Bj. 1948 oder Umtausch Mercedes 170 – 300. H. Brink, Batosweg 18, Oosterbeek bei Arnheim, Holland. 54 668

Su. Lancia Aurelia-GT B-20 od. E-Teile. Tel. 0 22 63/6 26 02, ab 20 Uhr. 57 347

Pariser-Reklame-Bus Renault 1935, fahrb., DM 7500.—, **Citroen C 4,** Lfw., 1928, fahrb., DM 950.—. Tel. 07 81/49 66. 57 348

180, 80 PS, Bj. 1958, nur i. Fachwerkstatt, f. 6500.—, 1a rest., nahezu alles neu, v. Zub. u. Ersatzt. Geb. a. DM 7500.—, 0 92 25/62 01. 57 349

BMW 3.2 CS, Masch. 2.6, unrest., Bj. 64; **BMW 501,** Bj. 58, Masch. def., m. gr. Sonnendach. Tel. 0 89/13 35 94. 57 350

170 V, Bj. 49, TÜV 78, vollrest., ATM, Schd., Kn.-Sch. etc., VB 8900.—. Tel. 0 40/81 67 29. 57 352

DKW-Meisterkl., 4-Gg., Bj. 53, Mot. 10 000 km, Brems- u. Bel.-Anlage rep.-bed., zu verk. T. 07 11/7 84 34 67, ab 19 Uhr 0 71 41/8 15 22. 57 353

Fox dringend gesucht. **BMW 328** Cabriolet m. 326-Masch., vollrest., zu verk. Zuschr. unt. Chiffre A 24/57 354

BMW Dixi z. verk. Tel. 05 61/2 37 09. 57 356

London-Taxi Austin Six, fahrbereit, Originalzust., Bj. 1934, VB 10 000.—. Tel. 0 26 06/13 43. 57 357

BMW Typ DA 2, Bj. 31, geg. Höchstgeb. zu verk. Chiffre A 24/57 358

Alfa SS, Bj. 64, eine Rarität im Originalzust., 3 Jahre stillgel., DM 3500.—, evtl. Inzahlungnahme. Tel. 07 61/50 93 47. 57 351

Illustrationen, Poster, Rep.-Anl., Daten für Oldt. 1920—60, z. B. MG-TD Illust. 600 S., 400 Fotos 65.—, Handbuch 8.—, Poster 18.—, Liste geg. 2.— in Briefm. Piltz, Schubertstr. 4, 5904 Eiserfeld. 57 473 H

Mercedes 300 SE, Bj. 62, TÜV 1978, Bestzust., Garagenwagen, geg. Gebot, VB 3950.— zu verk. Tel. 0 73 65/2 18, nach 18 Uhr 0 71 71/8 37 79. 57 472 H

Volvo

Gebrauchtteile: 02 03/6 22 37 + 6 99 40. 56 846 H

164 E, Bj. 73, 80 000 km, Radio, SSD, get. Scheiben, DM 9990.—. **Autohaus C. Bichmann,** 5750 Menden 1, Postf. 127, Tel. 0 23 73/40 55. 56 843 H

PI 800 E, Bj. 71, VB DM 6000.—. Ernst Arndt, Lessingstr. 35, 2850 Bremerhav. 56 845

2 Buckel-Volvo, Bj. 59, TÜV 4.78, etw. rep.bed. u. Bj. 58, schwed. zugel. + Ersatzt., VB 5500.—, kpl. 0 89/52 46 46. 56 847

Volvo S, P 1800 ES, 115 PS, Bj. 73, (Schneewittchen), TÜV 10.78, 16 000.— VB, 1. Hd. Tel. 0 22 38/5 26 31 und 5 52 88. 57 108

Volvo P 1800, Top-Zust., TÜV 11.77, VB 5500.—. Tel. 02 11/58 13 25 (tagsü.). 57 111

Volvo 244 DL, Bj. 76, 20 000 km, VB 3000.— unt. NP. T. 0 21 22/5 08 68. 57 110

122 S, Bj. 69, TÜV neu, 1a, VB 2950.—. Tel. 0 89/96 76 76. 57 109

Alle Teile v. 144 GL-Mot., Einspr., H.-Achse, V-Achse usw. Tel. 0 61 62/23 74, nach 18 Uhr. 57 112

244 DL, 10 Mon. alt, 26 000 km, burgund, Bestzust., neu 21 000.—, reichhalt. Sond.-Ausst., VB 16 800.—, TÜV 5.78. Tel. 0 46 38/74 18. 57 359

Volvo 121, Bj. 67, 75 PS, div. Extr. Tel. 02 01/74 03 37, nach 19 Uhr. 57 360

Suche Hinterachse 123 Gt Typ Spicer 456/1. Tel. 0 30/6 03 17 82. 57 361

Volvo 244 GL, Bj. 4.76, TÜV 4.78, km 16 000, SSD, Stereo, div. Extr., Met.-Lack., Leder, VB 22 000.—, Inzahlg. Volvo ab Bj. 74 mögl. T. 04 61/3 85 42. 57 362

VW

Sämtliche Tuning-Teile für Käfer- u. 411-Motoren bis 2500 ccm liefert Ing. Bernd Riechert, 592 Velbert, Lieversfeld 16. Telefon 0 21 24 / 5 51 76

VW-Cabrio, Bj. 73, alle Extr., met.-grün, neu Lack., Mot. 2L Riechert, 100 PS, Alu-Felg. 185/70, Stereo, Preis VS. T. 0 91 51/42 43. 56 848

Scirocco TS, 75 PS, 4.76, 34 000 km, nur große Strecken, silb.-met., Radio, VB 12 000.— T. 0 62 52/7 18 25. 56 849

1,6-l-Käfer-Mot. ges. 07 61/58 15 17. 57 113

15 Zoll kompl. Alu-Räder für Golf und Scirocco

195/50 VR 15 Pirelli P 7 auf 5,5 x 15 ATS, kompl. mont. u. gewuchtet, TÜV-zugel., inkl. MwSt. jetzt nur 430.— DM/Stück. — 13 Zoll-Räder siehe unsere Sammelanzeige.

AZS Reifen-Schneider, 6 Frankfurt-Fechenheim, Dieburger Str. 18, Tel. 06 11/41 90 42

Golf GTI und Scirocco GTI, beide 0 km., zu verk. T. 0 68 38/24 50. 57 367

Golf GTI, rot, 10.76, bar zu verk. Tel. 0 74 55/10 21. 57 115

Hardtop für VW 181. T. 0 30/8 51 10 25. 57 116

Golf LS, 12.75, 6" ATS, TÜV, ohne Kotfl.-Verbr., v. WA. T. 0 53 07/59 69. 57 375

EXCLUSIV IN DEUTSCHLAND

rabbit-rallye-strip. **DM 39,85**

Das Neueste für GOLF-FAHRER, die das Individuelle suchen. + NN + Porto

Versand AKTUELL, G. Jekel, Postfach 321, 6780 Pirmasens, Telefon 0 63 31/7 30 76 oder 7 63 91

Golf Frontspoiler 140.— DM
Golf-Verbreiter. mit TÜV 270.— DM
Golf-Verbreiter. mit Frontspoiler zum Annieten, TÜV 390.— DM
a. Scirocco. Tel. 0 61 98/75 98. 57 374 H

WERTSTEIGERUNG

Neuheit v. KAMEI Kotflügelverbreiterung für Golf kompl. Satz mit Spoiler **DM 345,—**

ATS	RONAL	BBS	5 x 13 TÜV-zugel.
139,—	133,—	145,—	Audi 50, 80, Polo, Golf, Scir., Passat
148,—	143,—	158,—	Golf, Scirocco 6x13

Bosi Sportauspuffanlagen mit ABE Polo/Audi 50 198,—
Golf/Scirocco 189,—, ab 3/75 215,—
KAMEI Decor-Set Golf/Polo/Audi 50, 55,—, Scirоc. 65,—
Zender Kotflügelverbreiterung mit Spoiler u. Anbauteilen f. Scirocco (Junior Cup) 375,—, Golf 398,— Heckspoiler Scirocco 135,— TÜV-zugel.
Vers. per NN
Katalog 77 kostenl. anf. Alle Preise inkl. MwSt.
DEWE Kfz-Teile GmbH 46 Dortmund 16, Evinger Str. 232, Tel. 0231/851302

Suche Karmann Cabrio, 73/74. Tel. Büro 05 11/31 20 61. 57 363

Passat LS, 75 PS, 4tür., Bj. 3.76, neuw., 9500 km, 3000.— u. NP, f. 10 600.— vk. VW-Ang., Jan. 77., 05 61/82 21 37, Gehrmann, Tulpenw. 5, 3502 Vellmar. 57 364

Golf S, 8 Mon., VB 8800.—. T. 0 22 22/52 62. 57 365

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für VW, TÜV-zugelassen, bei Ihrem Zubehörhändler. Prospekt VW u. Skorpion-Aufkleber kostenlos. Sofort anfordern bei: NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130

GOLF LS 1,6, Bj. 76, 38 000 km, Fahrwerk Koni, 6"-Alu-Felgen 185/70 HR, Bosch HKZ, 2 Weber-Doppelfallstrom, Nockenwelle, über 95 PS, Normal-Benzin, Radio, Scheel-Schalensitze, NP 18 000.—, geg. Geb. 07 11/42 15 80. 57 366

Scirocco TS 85, 9.74, 57 000, met., VB LM, Rad., Extr. 8500.—. 0 71 31/7 29 01. 57 114

Tausch

Tausche BMW 75/5, Bj. 8.75, ca. 12 000 km, 1. Hd., geg. Merc., Opel, od. VW, ab Bj. 70. W. Bender, Altengasse 44, 6507 Ingelheim, T. 0 61 32/42 18 od. 25 26. 56 812

Tausche Dino Ferrari geg. Porsche. J. White, Regerstr. 18–20, 1000 Berlin 33, Tel. 0 30/8 26 40 21. 56 813

Tausche DB 180 B/61 f. Bastl. geg. Jap Enduro, a. def., Wertausgl., ab 18 Uhr, Tel. 0 21 82/79 24. 57 329

Mercedes 220, 1952, 120 PS, ganz überholt, geg. Höchstgebot zu verk. oder Tausch geg. Honda S 800 Cp. od. Cabrio, guter Zustand. Knut Bergh, Dronningensgt. 42, 8500 Narvik/Norwegen. 57 386

2002 TE, Bilsteinfahrw., Bügel, Schalens., Lederlenkr., 235er Bereif., Gr. 2-Kaross., 5-Gang, Sperre, alles TÜV, Bj. 70, zu verk. od. Tausch geg. Porsche od. Corvette (leichter Unf.). Tel. 06 85/2 65 05. 57 330

Verschiedene

Porsche 911 E Targa, 73, 1. Hd., Arztwag., Klimaanl., Sportomatic, Radio, Stereo, grünmet., DM 17 500.—. **Opel Dutzi,** Uerdinger Str. 125, 4150 Krefeld, T. 0 21 51/2 86 01. 56 822 H

BMW-Mot., 2 l, Einspr., 140 PS m. Ölkühler, 0 km, günst. 0 89/18 86 04, abds. 56 823

DB-Omnibus 0317, Bj. 63, 172 PS, neu aufgeb., Mot. 60 000 km, 12 Meter lang. Gut als Wohnmobil od. Renntransporter + Werkst., VB 3000.— DM. Tel. 0 21 22/7 41 25. 57 090

Alex. Ts, 1a, 1500.—. T. 0 21 07/68 25. 57 338

Notverkauf: Bonanza, Bj. 70, ATM, VB 2300.—. Tel. 0 90 81/61 98. 57 398

Excalibur Phaeton III, Bj. 4.76, km 8000, NB SSK, 4sitz. Cabrio m. Hardtop + jegl. Zub., DM 15 000.— unt. NP, TÜV 4.78, Inzahlungnahme. Tel. 0 87 05/4 06 od. 08 71/7 34 45. 57 397

Simca Rallye 2, EZ 2.76, LM-Räder, Stereo-Cas.-Rad., Ansa-Anlage, DM 8500.—. Tel. 0 77 45/72 19. 57 394

DB 6 Fl, Bj. 70, TÜV 78, Bestzustand, gegen Gebot. Tel. 0 77 38/51 18. 57 395

Panther 4, 2 L, 1. Hd., neuw., 17 000 km, aubergine-met., VB 45 000.—, nur bar. 0 40/40 54 92 o. 3 19 39 53, ab 17 h. 57 396

SCHWEIZ

Privatmann kauft neuen PW Mercedes 350—450, BMW 528—633, Porsche 911—Turbo gegen Kassa. Neu oder wenig gebraucht für Export.
INTERWAY AG
Bahnhofstraße 2
9000 St. Gallen/Schweiz
Telefon 23 37 10
57 390

3200 Bertone V8, TÜV 9.78, Bj. 64, ATM 2000 km, 140 PS, Top-Zust., Pr. VB. Zuschr. unt. Chiffre A 24/56 157

Su. vord. Stoßst. f. Borgward Coupé, Bj. 61. T. 07 11/21 42-3 69. 57 483

Mech. sucht beschädigt. Montreal, Citroen SM, oder 6-Zyl. BMW od. DB 70—76. Antwort mit Preis und Photo, ob Blechsch., an O. Narmimäki, Forrägen 75, 14551, Norsborg, Schweden. 54 678

Panhard 24 bt, Bj. 65, TÜV 11.77, km 48 000 u. Mot. usw. v. ausgeschl. 24 ct. T. 0 62 52/7 16 29, Mo—Fr a. 18 h. 57 339

Verschiedenes

Su. Werbevertr. f. 1977 (Rallye). Unt. Chiffre A 24/56 824

Suche 5-Loch-Speichenfelg., 4½ J x 19, Reifengröße 6,50 x 19, Horch. Tel. 0 21 34/5 15 38. 56 825

Bitte fassen Sie den Text für Ihre Anzeige in Blockbuchstaben oder deutlich lesbarer Schrift ab. Sie ersparen sich und auch uns unnötigen Ärger und Fehlerquellen; denn für Fehler, die auf unleserliche Manuskripte zurückzuführen sind, können wir leider nicht haften.

Geben Sie Ihrem Golf mehr Licht und eine sportliche Note.

GOLF-Ziergitter mit integrierten CIBIE Halogen-Fernscheinwerfern. Für Golf GTI und alle anderen Golf-Typen. Der Bausatz besteht aus: 1 Spezialziergitter, 2 CIBIE Halogen-Fernscheinwerfern, 2 Halogen-H1-Birnen, 1 kompletter Kabelsatz mit Relais. Selbstmontagezeit ca. 30 Minuten. Kein Geschwindigkeitsverlust, keine vorstehenden Zusatzscheinwerfer.

Zum DEWE-Preis von DM 198,— inkl. MwSt.
Alleinvertrieb: DEWE-Kraftfahrzeugteile GmbH, Evinger Str. 232, 4600 Dortmund 16.
„Händler bitte umgehend Angebot anfordern."
Für jeden sportlichen Autofahrer hochinteressant: „Katalog 77" kostenlos anfordern.

Reifen der 0.60er und 0.70er Serie

	Uniroyal	Kleber GTS	Pirelli CN 36 SM	Dunlop D 1
185/70-13	85.-TL	95.-	88.-HR/103.-VR	–
185/70-13	97.-HR	103.-TL	95.-HR TL	–
195/70-13	–	101.-	127.-HR TL	–
185/70-14	96.-SR	100.-	115.-HR TL	–
195/70-14	130.-HR	108.-	138.-HR/160.-VR	126.-HR/156.-VR
205/70-14	162.-TL	139.-TL	195.-TL/163.-VR	134.-HR 161.-VR
175/70-15	105.-TL	–	119.-TL	–
185/70-15	–	101.-	155.-VR	155.-VR
235/60-13	–	–	194.-VR TL	–
215/60-15	–	–	225.-VR	197.-VR

ATS- u. BBS-Felgen zu unschlagbaren Preisen

Preise inkl. MwSt. Versand per Nachnahme.
REIFENBERGER, 657 Kirn, Tel. 0 67 52/29 58 und 23 00

NEUWAGEN-IMPORT
Bis zu 3000 DM Ersparnis gegenüber den unverbindlichen empf. Inlandswerkpreisen
Audi, Citroen, Fiat, Ford, Jaguar, Opel, Peugeot, Renault, Rover, Simca, Volvo, VW
Bitte verlangen Sie ausführliches Angebot!
AUTOMOBILIMPORTE
C. HEUER, 6638 Dillingen
Defrancestraße 1, Telefon 0 68 31/7 32 09

RECARO-Sportsitze
ABARTH-Auspuffanlagen
LEICHTMETALLRÄDER
1/3 ANZAHLUNG, 6 Raten.
Bitte Typ und Baujahr angeben.
L. BEIL, 6701 NEUHOFEN 6

Zur Erweiterung meiner Sammlung suche ich dringend Wiking-Modellautos der Jahre 49–65. J. Küsel, Elbingerstr. 58, 2801 Oyten 1. 56 828

BBS-Felgen bis 30% bzw. Matter-Bügel bis 20% Rab. 06 34 06/22 93
57 095

Prospekte deutsch. Pkw bis 1960 von Samml. z. kauf. ges. Chiff. A 24/57 093

Auto-Spiegelschriftembleme f. vorn liefert W. Wöstheinrich, Am Richterhof 7, 4834 Harsewinkel. 57 094 H

Su. unrep.bare 12 Zyl. Pkw-Motoren. Tel. 0 63 51/86 96. 57 096

UNIROYAL M+S plus
Runderneuerungen-Haftmischung
155 SR 13 49.– 175 SR 14 73.–
165 SR 13 58.– 185 SR 14 80.–
Preise incl. MwSt. Versand per NN
REIFENBERGER
Tel. 0 67 52/29 58 u. 23 00

Sonderangebote 1a – solange der Vorrat reicht

195/70 HR 14 Firestone	111.– DM
195/70 HR 14 Goodyear WL	125.– DM
205/70 VR 14 Goodyear WL	149.– DM
215/70 VR 14 Goodyear WL	159.– DM
205/70 VR 14 Sp 57	124.– DM
185/70 VR 15 Goodyear WL	145.– DM
ER 70 VR 15 Dunlop	149.– DM

Preise inkl. MwSt., Vers. p. NN., ab 4 St. frachtfrei, Bestellung bitte schriftlich.
Reifen **Kotinsky**, Mittelstr. 42, 5420 Lahnstein. 57 340 H

SPOILER, STOSSST., KOTFL.-VERB., j. Ausf. + Umbau. Sprengart 0 61 29/80 61. 57 342 H

Sitzen Sie freiwillig lebenslänglich?
Dann brauchen Sie den
RECK-Kurzzeittrainer
Ihrer Gesundheit – Ihrer jugendlichen Frische, Ihrer Freude am Leben und Leistungsfähigkeit zuliebe für nur DM 124,–.
Fordern Sie noch heute unverbindlich Informationsmaterial. Sie erhalten eine Anleitung der 29 Gymnastikarten, Gutachten und Erfahrungsberichte aus Sport und Medizin.
RECK-Sport- u. Medizin-Geräte
7941 Betzenweiler, Postfach 8047
Telefon (0 73 74) 7 34

Classic Car Kalender 1977
großformatiger, anspruchsvoller Wandkalender m. 80 z. Teil farbigen Oldtimerfotos. Einmaliges Geschenk für Autofans! DM 24.50 +2.50 Porto (NN). Automobilbücher München, Balanstr. 6, 8000 München 80. 57 475

AMS v. 1972–1975; **Sport-Auto** 1973 bis 1975, preisw. z. vk. T. 02 01/21 07 05. 57 343

NEU! Autozubehör, Superpreise durch Direktimporte! Messeneuheiten! Katalog anfordern! auto-parts, Klebitzweg 16, 2994 Sandkrug

Achtung! Spitzenfahrer aus Österreich sucht Sponsor und Co., für Saison 77 TW-Europameisterschaft und für Langstrecke auf Ford Capri 3000 Getr., jede Werbemöglichkeit, da auch in BRD. Johann Scheidl, Favoritenstr. 45, **A-1040 Wien.** 57 389

„Windschutzscheibe weg – fahr zu Neckl" Windschutzscheiben aus aller Welt vorrätig! Einbau sofort. **Autoglaserei Neck**, 5 Köln 30 (Bickendorf), Wilh.-Mauser-Str. 37. Tel. 0221/585955

FÜR ALLE SPORTFAHRER:
Autozubehör zu günst. Preisen, Katalog DM 2.– in Briefmarken, hobby-autoshop, PF. 315, 78 Freiburg. 56 829 H

Suche 7-Loch-Speichenfelg. f. Merc.-Benz, Typ 320, Reifengröße 6,50 x 17. Tel. 0 21 34/5 15 38. 56 826

! US-Polizeisirenen !
Kojak u. Hawaii 5–0 nur DM 98.–. G. Frost, Curtm. Str. 14, 63 Gießen. 56 827

Original US-Polizeisirenen, 12 Volt, durch Direktimport äußerst günstig. Kojak und Hawaii 5-0 je DM 103.– Kfz-Einbau in BRD verboten.
E. Pohle, 3051 Mandelsloh Nr. 5 Telefon 0 50 72 / 5 64

UHREN – Chronographen zu Großhandelspreisen, Katalog kostenlos. Reinhard Graml, Heilbrünnlstr. 6, 8495 Mitterdorf. 57 091 H

Tausche Im Frühjahr 77 Honda Gold Wing (3.76, 10 000 km), geg. größeren Pkw, auch Corvette, Wertausgleich, Raum Stuttgart. Zuschr. unt. Chiffre A 24/57 092

Automobilbasar München.
Autobücher, Automodelle – Die große Internationale Auswahl! Besuchen Sie das interessante Fachgeschäft in der Balanstr. 8, 8000 München 80. 57 474

Oldtimer – u. a. Mercer 1914, Lozier 1912 und Audi 1928 enthält die Bildmappe „Oldtimers – Autos aus alten Tagen" von Klaus Buergle und Paul Simsa. 16 klassische Wagen auf großformatigen Blättern in originalgetreuen farbigen Zeichnungen, einer immer schöner als der andere, hervorragend zum Rahmen geeignet, gesammelt in einer mehrfarbigen Mappe – ein Bildwerk, das immer wieder begeistert! Format der Blätter: 40 x 30 cm, Sonderblatt mit Kurzbeschreibungen der Modelle und technische Details, Sonderausgabe, DM 16,–. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder auch sofort per Post direkt von
Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Camping Wassersport

Motorboot, Bj. 75 m. Verdeck, Lenzpumpe, n. Wasserski, 35 PS, m. Hänger u. v. Zubeh., 5200.–. T. 0 78 41/45 32. 56 909

Camping-Bus, jetzt preisw. kaufen, **Ford-Transit 100,** Bj. 69, Ausb. 74 m. Hubd., viele Extras, 1a Zustd., TÜV 6.78, 2 Erw. u. 2 Ki., DM 6300.–. Tel. 0 61 95/6 12 42. 57 172

Garagen

Selbst- oder Fertigbau · Einzeln und Reihen
3S
STAHLBETON **GARAGEN**
UND GARTENHÄUSER
Katalog durch: Selbstbau E. B. KG Verwaltung
34 Göttingen, Ruf 05 51 / 4 33 70

Gebr. Wahl, 5927 Erndtebrück
Postf. 80 B Telex 875640, Ruf (02753) 834

KARL LENDERS Garagenbau Abt. K
4052 Korschenbroich 3, Tel. (0 21 82) 40 94

Bitte prüfen Sie
den Anzeigentext schon nach der ersten Veröffentlichung, wenn Ihre Anzeige mehrmals erscheinen soll. Für Fehler bei Wiederholungen, die nicht sofort nach der ersten Einschaltung reklamiert werden, kann leider kein Ersatz geleistet werden.

Unterricht und Ausbildung

FAHRLEHRER (-IN)
Ein zukunftsreicher Beruf, sichere Existenz, hohes Gehalt, begrenzte Arbeitszeit. Zur Zeit noch Ausbildung in 12-Wochen-Lehrgängen. Ab 1. September 1977 laut Gesetz Ausbildungsdauer 5 Monate. Aufklärungsschrift Z 172 und Beraterbesuch kostenlos und unverbindlich.
FAHRLEHRER-FACHSCHULE
seela
3300 Braunschweig, Tel. 05 31 / 37 10 91
Amtlich anerkannte Ausbildungsstätte mit Internat für das Bundesgebiet.

Fahrlehrer-Fachschule Mattes
6903 Neckargemünd bei Heidelberg, Bannholzweg 32, Telefon 0 62 23 / 30 08
Ein neuer Kurs beginnt im Januar 1977
Prospekt kostenlos

Immobilienmakler · Hausverwalter 3monatiger Fernlehrgang mit Prüfung. Für jedermann leicht verständlich. Preis d. ges. Lehrgangs DM 95,–. Prospekt 83 kostenlos. TECHNIKUM, 7858 Weil am Rhein.

FAHRLEHRER
Ausbildung und
FERIENFAHRKURSE
durch BKF Schule
ROLF ROBITSCHEK
7988 Wangen Allgäu, 0 75 22/66 61
amtl. anerkannt

Berufsausbildung zum Fahrlehrer
Ein zukunftsreicher interessanter Lebensberuf, hohe Verdienstmöglichkeiten, gesetzlich geregelte Arbeitszeit. Chance zur Unabhängig- und Selbständigkeit. Automation ausgeschlossen. Alter 23 Jahre. Fahrpraxis 3 Jahre. Unverbindliche Information:
Amtlich anerkannte FAHRLEHRER-FACHSCHULE DÜSSELDORF, Münsterstraße 241, Tel. 0211/63 78 78, Postfach 32 03 67

Schulung des Fahrlehrer-Nachwuchses
Nur ganztägige Lehrgänge! Mit Internat!
Verkehrs-Institut Gemeinnütziger Verein für Verkehrserziehung und Sicherheit im Straßenverkehr e. V.
Amtlich anerkannte Fahrlehrer-Ausbildungsstätte
4800 Bielefeld 14, Haus Einschlingen
Ausbildungsstätte der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V.
Prospekt kostenlos! Telefon: Bielefeld (05 21) 44 41 64

FAHRLEHRER, VERKEHRSLEHRER
BERUFSKRAFTFAHRER
Auf Anfrage umgehend Informationsmaterial!
DEUTSCHES VERKEHRS-PÄDAGOGISCHES INSTITUT E. V.
Amtlich anerkannte Ausbildungsstätte
706 Schorndorf, Göppinger Str. 5–7, Tel. 0 71 81 / 55 38 u. 6 39 33

Sport Nachrichten

BRM-Comeback mit Perkins

Larry Perkins, 26, der die letzten drei Grand Prix-Rennen dieses Jahres für Brabham bestritt, wird 1977 den neuen BRM-Formel 1 lenken. Louis Stanley, Chef von BRM (British Racing Motors), gab das in London bekannt und bezeichnete Gerüchte, nach denen Jean-Pierre Jarier für BRM starte, als gegenstandslos.

Wåldegaard zu Ford

Der schwedische Rallye-Weltklassefahrer Björn Wåldegaard wechselt 1977 von Lancia zu Ford. Wåldegaard sah sich bei Lancia zu sehr hinter seinen italienischen Kollegen Sandro Munari zurückgestellt. Nach dem Abschied des Schweden erhielt der Deutsche Walter Röhrl von Lancia Angebote, die Röhrl aber wohl ausschlagen muß, solange er bei Opel unter Vertrag steht.

René Arnoux auf Ligier-Matra Formel 1

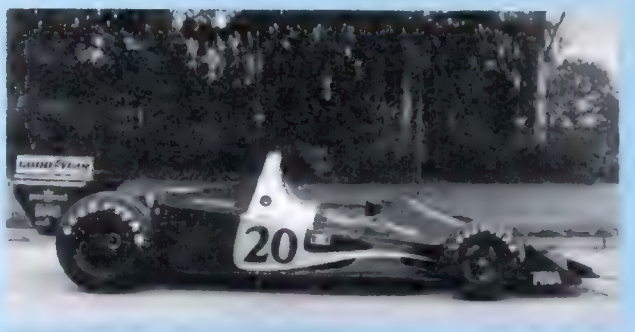
Neben Jacques Laffite, der auch 1977 für das französische Team Ligier in der Formel 1 fährt, wurde René Arnoux als zweiter Fahrer engagiert.
Arnoux, der sich in der vergangenen Saison am Steuer eines Martini-Renault-Formel 2 gut in Szene setzte, soll nur sporadisch eingesetzt werden, etwa beim Grand Prix von Frankreich oder Monaco.

Tyrrell mit acht Rädern?

Noch Ende 1975 wollte niemand so recht an die Realisierung eines sechsrädrigen Formel 1-Rennwagens durch das englische Tyrrell-Team glauben. Nach dem erfolgreichen Premierenjahr 1976 des Sechsrad-Tyrrell sollen nun aus sechs acht Räder werden, indem der Rennwagen vier angetriebene Hinterräder bekommt. Vom Reglement her steht diesem Projekt nichts entgegen.

Neuer Wolf-Formel 1

Blau-Gold präsentiert sich der neue Formel 1-Rennwagen des austro-kanadischen Ölmillionärs und Formel 1-Teambesitzers Walter Wolf. Bei dem genau mit dem Gewichtslimit von 575 Kilo gebauten Renner, den 1977 der Südafrikaner Jody Scheckter fahren wird, legte Konstrukteur Harvey Postlethwaite Wert auf eine möglichst günstige Aerodynamik. Als zweiter Fahrer ist der Neuseeländer Chris Amon vorgesehen.



575 Kilo schwer: neuer Wolf-Formel 1

Praxis-Übung

Für einige deutsche Motorsport-Journalisten schlug Mitte November die Stunde der Wahrheit: Am Steuer von Renn- und Serienautos sollten sie ihr Fahrkönnen unter Beweis stellen. Anlaß dazu war das alljährlich von der „Akademischen Motorsportgruppe" der Universität Stuttgart auf dem Hockenheimring anberaumte Renn- und Fahrtraining. Während das ZDF ein Fünf-Mann-Team unter Leitung von Sportstudio-Moderator Dieter Kürten aufbot, agierte auto motor und sport-Redakteur Norbert Haug als Einzelkämpfer. Erstmals am Steuer eines 240 PS starken Gruppe-2-Escort (Spezialtourenwagen) von Erich Zakowski wurde Rennfahrer-Neuling Haug im Endlauf hinter zwei stärkeren Zakowski-Escort Dritter. Die Fahrt des Ford-Sportdirektors von Europa, Michael Kranefuß, war dagegen schon frühzeitig zu Ende: Ein bereits im Training erneuertes Federbein seines 3,5 Liter-Capri überlebte eine Kollision in der Anfangsphase des Vorlaufs nicht, worauf Kranefuß aufgab.

Dritter beim ersten Versuch: Redakteur Haug im Escort

Jochen-Rindt-Show in Essen

Formel 1-Weltmeister James Hunt eröffnet am 27. November 1976 in Essen die 9. Jochen-Rindt-Show. Die neuntägige Rennwagenmesse auf dem Essener Ausstellungsgelände präsentiert – wie in jedem Jahr – unter anderem ein komplettes Formel 1-Feld und Autos, die in der abgelaufenen Saison um die Deutsche Automobil-Rennsportmeisterschaft kämpften.
Neben den Grand Prix-Rennern und einer Sammlung historischer Ferrari wird auch ein zweimotoriges Turbo-Monster mit 7000 PS gezeigt, das für einen schwedischen Spielfilm gebaut wurde.
Eintrittspreise: Erwachsene sieben Mark, Kinder vier Mark.

Strauß für den Motorsport

Im Münchner Hilton-Hotel ehrte die ONS (Oberste Nationale Sportkommission für den Automobilsport in Deutschland) die Meister der Saison 1976. Als erfolgreichster Automobilsportler des Jahres wurde Jochen Mass zum drittenmal mit dem Großen ONS-Pokal ausgezeichnet. Viele Sympathien erntete der CSU-Vorsitzende Franz-Josef Strauß, der in einer Ansprache die Notwendigkeit des Automobilsports unterstrich. Neben den Siegern der einzelnen Championate ehrte ONS-Geschäftsführer Sigismund von Kahlen auch das Martini-Porsche-Team für die Erringung der Marken- und Sportwagen-Weltmeisterschaft 76.

Weitere Sport-Nachrichten auf Seite 175.

Der Stoff, aus dem die Rennen

Rennsportmeisterschaft 1977: finanzielle Uneinigkeit zwischen Teams und Veranstaltern.

Geld regiert die Welt. – ein Sprichwort, das ganz besonders auf die Motorsport-Welt zutrifft. So zeichnet sich bereits heute in Sachen Renn-Finanzen eine Kontroverse ab, die sicherlich in der nächsten Saison noch einigen Wirbel im deutschen Automobilsport verursachen wird.

Fotos: Mietz, Archiv

Die Deutsche Automobil-Rennsportmeisterschaft, nach Expertenurteil seit Jahren die interessanteste Produktionswagen-Rennserie Europas, soll nach dem Willen der ONS (Oberste Nationale Sportkommission für den Automobilrennsport in Deutschland) und dem der deutschen Auto-Hersteller 1977 mit Spezial-Produktionswagen der Gruppe 5 und nicht, wie bislang, mit Spezial-Touren- und GT-Wagen (Gruppe 2 und 4) ausgetragen werden.

Für die in der Rennsportmeisterschaft vertretenen Teams und Fahrer bedeutet diese Entscheidung eine wesentliche Steigerung ihres finanziellen Aufwandes. Das Sportgesetz läßt für die Präparation von Gruppe-5-Wagen nahezu jede Freiheit, so daß sich für die Renngeräte, die nur noch rein äußerlich an das Serien-Modell erinnern, Stückpreise von 100 000 bis 150 000 Mark ergeben. Pro Wagen rechnen die Spitzen-Teams für eine Saison rund 300 000 Mark an Einsatzkosten.

Weil man bisher, in den fünf Jahren des Bestehens der Rennserie, keineswegs mit Start- und Preisgeldern verwöhnt worden war, beschlossen die bedeutendsten deutschen Teams, für 1977 neue Maßstäbe zu setzen: Statt der bislang gezahlten 16 000 Mark Preisgeld pro Wertungslauf verlangt man in der neuen Saison für jeden Auftritt 85 000 Mark.

Zunächst löste diese Summe bei Veranstaltern, Sportbehörden und Industrie nur Schmunzeln aus, und böse Zungen behaupteten gar, etliche Bewerber der Rennsportmeisterschaft seien wohl größenwahnsinnig geworden.

Um ihren Forderungen mehr Nachdruck verleihen zu können, vereinten sich die Spitzen-Teams der Rennserie, neun an der Zahl, zur „Interessengemeinschaft Produktionswagen Teams Motorsport" (IPT) und unterbreiteten der Sportbehörde ONS frühzeitig ihre Preisgeldvorstellungen. Die ONS legte daraufhin das Preisgeld pro Wertungslauf auf eine Mindestsumme von 20 400 Mark fest, auf knapp ein Viertel des von der IPT geforderten Betrags also.

Bereits gegen Ende der diesjährigen Saison hatten IPT-Vertreter prophezeit: „Wenn die 85 000 Mark pro Wertungslauf nicht garantiert werden, sehen wir uns außerstande, die Serie im nächsten Jahr zu bestreiten."

Mittlerweile vergab die ONS die Prädikatsläufe zur Rennsportmeisterschaft 1977, ohne sich um die Bitte der IPT zu kümmern, doch in einem Gespräch mit der Sportbehörde und den in Frage kommenden Veranstaltern zu klären, wer die höchsten Preisgelder garantieren könnte.

Heute zeichnet sich nach einer Umfrage bei den Veranstaltern der Meisterschaft ab, daß bestenfalls die Hälfte der von der IPT geforderten Summe (935 000 Mark bei elf Wertungsläufen) sichergestellt ist.

Noch ist unklar, ob etliche Teams ihre Drohung wahrmachen und auf einen Start im Spitzen-Championat des deutschen Automobilsports verzichten werden. Wolfgang Schöller, 33, seit Jahren Manager der größten Rennwagen-Ausstellungen in Deutschland und vor kurzem von der IPT zu ihrem Sprecher gewählt, beschreibt die derzeitigen Pläne der Bewerber-Gemeinschaft so: „Wir werden sämtliche Veranstalter zu einem gemeinsamen Gespräch an einen Tisch bitten, um ihnen unsere Belange klarzumachen."

Bereits frühzeitig hatten die IPT-Mitglieder (Faltz-BMW,

sind

Wolfgang Schöller ist Sprecher der „Interessengemeinschaft Produktionswagen Teams" (IPT), in der die professionellen Bewerber der Rennsportmeisterschaft vereint sind. — Beispiel für einen Gruppe 5-Wagen der nächsten Saison: Schnitzer-BMW mit 300 PS.

Rennsportmeisterschaft 1977: Was die Veranstalter bezahlen wollen.

13. März Zolder: 20 400 DM Mindestsumme + 10 % pro 1000 Zuschauer bei mehr als 10 000 Besuchern.
27. März Nürburgring: rund 40 000 DM.
1. Mai Nürburgring: rund 30 000 DM.
8. Mai Kassel: 20 400 DM Mindestsumme.
22. Mai. Mainz-Finthen: rund 25 000 DM.
4. Juni Norisring: rund 100 000 DM.
17. Juli Hockenheim: rund 35 000 DM.
24. Juli Diepholz: rund 50 000 DM.
31. Juli Hockenheim oder Nürburgring: 20 400 DM Mindestsumme.
14. August Zolder: rund 40 000 DM.
4. September Hockenheim: rund 40 000 DM.

GS-BMW, Grab-Ford, Max Moritz-Porsche, Kremer-Porsche, Loos-Porsche, Schnitzer-BMW, Zakspeed-Ford und Irmscher-Opel) nach Alternativen gesucht, die ein Preisgeld nach ihren Vorstellungen auch dann gewährleisten würden, wenn die Veranstalter die geforderten Summen nicht bezahlen können – oder wollen.

Man strebt in erster Linie an, einen Generalsponsor für die Rennsportmeisterschaft zu gewinnen, der mit einer Summe von rund 500 000 Mark die Rennserie für sich und seine Werbezwecke in Anspruch nehmen könnte. In Amerika wird eine solche Generalsponsorschaft beispielsweise von dem Zigarettenhersteller Camel praktiziert.

Außerdem bemühte sich die IPT in Gesprächen mit Vertretern der Automobilindustrie um eine Aufstockung des Preisgeldtopfes. Beide Versuche blieben bislang aber erfolglos, wenn man auch derzeit mit potentiellen Generalsponsors in Verhandlungen steht. Die Automobilindustrie, davon kann die IPT mittlerweile ausgehen, wird nicht bereit sein, Geld in einen gemeinsamen Preisgeldfond zu investieren.

Nach wie vor vertritt die IPT-Gemeinschaft jedoch die Ansicht, daß gerade die in der Rennsportmeisterschaft von Privat-Teams vertretenen Automobilwerke (BMW, Ford, Porsche) einen Teil der durch die Gruppe 5-Ausschreibung anfallenden Mehrkosten mitzutragen hätten.

BMW und Porsche erhoffen sich durch die künftig in Deutschland rennenden Gruppe 5-Wagen eine Stärkung der Marken-Weltmeisterschaft, die sich 1976, erstmals mit Spezial-Produktionswagen ausgetragen, nur mit mageren Startfeldern über die Rennrunden schleppte.

„Wir sind bereit, mit Starts unserer Wagen der Marken-Weltmeisterschaft zu mehr Leben zu verhelfen", argumentiert die IPT, „dann aber sollen sich die Werke, die wir vertreten und die durch uns über Jahre hinweg in den Genuß kostenloser Reklame kamen, an unseren Mehrausgaben beteiligen."

Die Rennsportmeisterschaft bleibt auch im nächsten Jahr in zwei Divisionen unterteilt: bis und über 2000 cm³ Hubraum. Während in der „großen Division" (Division 1, über 2000 cm³), wie bereits 1976, nur Porsche turbo vertreten sein werden, wird der Schlagabtausch zwischen BMW und Ford in der Division 2 (bis 2000 cm³) erfolgen.

Es ist zu erwarten, daß sich BMW sogar werksseitig beteiligen wird, mit speziell nach dem Reglement der Gruppe 5 vorbereiteten Rennwagen, die auch optisch nur noch entfernt an ihren Basistyp 320 erinnern (siehe Heft 22, Seite 209). Einen besonderen Publicity-Effekt erhofft sich BMW-Rennleiter Jochen Neerpasch von dem Einsatz junger deutscher Nachwuchsfahrer, die der Renn-Stratege bereits bei Testfahrten im französischen Paul Ricard geprüft hat.

Ford wird seine Interessen, wie bislang erfolgreich praktiziert, weiterhin durch das Zakspeed-Team von Erich Zakowski vertreten lassen; seine Mannschaft stellte in ununterbrochener Reihenfolge die Meister der letzten vier Jahre: Je zweimal waren Dieter Glemser und Hans Heyer auf den Ford-Zakspeed-Escort erfolgreich.

Doch selbst bei einem BMW-Werksengagement kann die Rennsportmeisterschaft nur dann weiter attraktiv für Zuschauer bleiben, wenn sich möglichst viele Privat-Teams und natürlich auch Privat-Fahrer an dem Championat beteiligen. Weil sich letztere zum großen Teil wiederum von der IPT übergangen fühlen, ist wohl kaum anzunehmen, daß in der nächsten Saison sämtliche bislang vertretenen Teams und Privatiers an den Start gehen werden.

Norbert Haug

Ein Platz an der Sonne

1000 km von Kyalami: Am Saisonende starten deutsche Tourenwagen im warmen Südafrika.

Wenn es in Deutschland langsam kalt wird, so kalt, daß auch den Rennfahrern die Lust am Rennfahren vergeht, bietet sich zumindest den erfolgreichen Tourenwagen-Piloten alljährlich eine reizvolle Möglichkeit zur Flucht in sonnige Gefilde. Ein gut dotiertes Tourenwagen-Rennen im südafrikanischen Kyalami, in der Nähe von Johannesburg, zieht am ersten November-Wochenende seit Jahren eine stetig zunehmende Zahl von Startern an. 1976 erschienen fünfzig Teams.

Doch nicht nur der relativ geringe finanzielle Aufwand spricht für die kurzzeitige Übersiedlung auf den schwarzen Kontinent, auch die Erholung vom Rennstreß in der Sonne der exclusiven „Kyalami-Ranch" lockt die Europäer.

Weil der Veranstalter bei der Bezahlung von Startgeldern an Spitzenteams nicht kleinlich ist, leiden die erfolgreichen deutschen Tourenwagen-Vertreter auf dem Afrika-Trip keine Geldnöte: Flug, Transport der Rennwagen sowie den Aufenthalt für Teams und Fahrer gibt es zum Nulltarif.

Da besonders BMW und Ford großes Interesse an den publicityträchtigen 1000 Kilometern von Kyalami haben, können Teams, die BMW- und Ford-Wagen einsetzen, mit zusätzlicher Unterstützung rechnen. In diesen Genuß kamen 1976 die deutschen Team-Chefs Erich

Ausfall nach zwei Runden: Werner Schommers (oben) mußte den Grab-Escort mit gebrochener Ventilfeder abstellen. Schneller als die Kollegen aus der Formel 1: Harald Grohs (links) war bester BMW-Fahrer und gewann zusammen mit Nilsson und Scheckter im Faltz-Coupé (rechts) vor Heyer/Ludwig, deren Escort (unten) häufig an der Box stand.

Zakowski (Zakspeed-Ford Escort), Rüdiger Faltz (BMW-Faltz-Alpina) und Bernhard Grab (Ford Escort).

Die deutsche Truppe für Südafrika präsentierte sich 1976 schlagkräftiger als je zuvor. Nach dem Vorjahressieg mit Heyer/Mass/Hennige verschiffte das Zakspeed-Team in diesem Jahr gleich zwei Ford Escort nach Port Elizabeth in die Nähe von Kapstadt. BMW ließ sich durch das Alpina-Faltz-Coupé und ein weiteres Coupé der britischen Hermetite-Crew vertreten.

Reinhold Jöst, in Südafrika durch seinen Sieg beim 9-Stunden-Rennen von Kyalami 1974 auf Porsche 908/3 bekannt und geschätzt, tat sich mit Ford-Fahrer Werner Schommers zusammen und sorgte dafür, daß der Escort des Tuners Grab nach Südafrika gelangte. Da man sich sehr kurzfristig zum Start entschlossen hatte, kam dieses Auto nicht per Schiff, sondern per Flugzeug ins Land.

Eine ungewollte Luftreise mußten die BMW-Coupés von Faltz und Hermetite antreten. Die Autos kamen zunächst im Schiff nach Kapstadt. Ein Sturm verhinderte aber mehrere Tage lang das Einlaufen in den Hafen. Deshalb reichte nach der Landung die Zeit nicht mehr aus, um die beiden Renner im Transporter zum 1800 Kilometer entfernten Kyalami zu befördern. So wurde ein Transportflugzeug gechartert, das die Wagen zum Ort

Fotos: Scheuer, Kräling, Nicot

Tourenwagenrennen in Kyalami

des Geschehens brachte. Zusätzliche Kosten für die Veranstalter: 30 000 Mark.

Trotz dieser Blitzaktion versäumten die BMW-Fahrer das erste Training, das bereits drei Tage vor dem Rennen angesetzt war. Escort-Pilot Heyer war schnellster Mann der ersten Probeläufe, es folgten Klaus Ludwig und der Holländer Toine Hezemans, der zusammen mit dem Australier Tim Schenken den Zakspeed-Escort fuhr, der im vergangenen Jahr das Rennen gewonnen hatte.

Den beiden zu spät eingetroffenen BMW wurde tags darauf ein Sonder-Training zugebilligt, in dem der Essener Taxi-Unternehmer Harald Grohs bei seinem ersten Start auf dem Kyalami-Kurs seine Stall-Kollegen überraschte: Grohs fuhr schneller als die Formel 1-Fahrer Jody Scheckter, Gunnar Nilsson, Ronnie Peterson und als der britische Tourenwagenkönig John Fitzpatrick.

Weil jedoch die Fahrbahn im offiziellen Nachmittags-Training noch feucht vom Regen war, reichte Heyers beste Escort-Zeit vom Vortag zum Startplatz eins.

Schon in der ersten Runde des 1000 km-Rennens übernahmen erwartungsgemäß die um 200 PS stärkeren BMW-Coupés mit Grohs und Fitzpatrick am Steuer vor den Zakspeed-Escort die Führung. Bereits nach zwei Runden mußte Werner Schommers mit dem Grab-Escort die Box anlaufen – eine Ventilfeder des 270 PS-Motors war gebrochen. Inzwischen hatte der britische Hermetite-BMW die Spitze übernommen, doch nach dreieinhalbstündiger Renndauer rollte das Coupé aus: Durch Risse im Tank war der Treibstoff ausgelaufen.

Tim Schenken mußte den im letzten Jahr siegreichen Zakspeed-Escort mit Differentialschaden abstellen. Das Faltz-Coupé von Grohs/Scheckter/Nilsson führte nun vor Heyer/Ludwig, und dahinter hielt sich der Chevrolet Camaro des englischen Teams Graham/Wisell.

Für Erich Zakowski und seine Truppe wäre die diesjährige Auflage des Kyalami-Rennens fast zur Wiederholung des großen Triumphes aus dem Vorjahr geworden.

Vor dem Start: Harald Grohs, der schnellste BMW-Mann im Feld

Für Rennen in Südafrika präpariert: BMW 530

Ergebnis 1000 km von Kyalami:
1. Grohs/Nilsson/Scheckter, BMW 3.5 CSL, 243 Runden = 1000 km in 6:40.13,75 Stunden, Durchschnitt 149,9 km/h, 2. Heyer/Ludwig, Ford Escort, 4 Runden zurück, 3. Wisell/Graham, Chevrolet Camaro, 14 Rd. zur., 4. Merzario/Dini, Alfetta GT, 15 Rd. zur., 5. Keizan/I. Scheckter, BMW 530, 6. Vermeulen/Charlton, Mazda RX 3, 22 Rd. zur., 7. Blackburn/Tunmer, Ford Capri, 28 Rd. zur., 8. Lavoipierre/Martin, BMW 530, 33 Rd. zur., 9. Mackintosh/Boddy, Ford Cortina, 34 Rd. zur., 10. Woodley/Gibb, Mazda RS, 38 Rd. zur.

Hans Heyer, der Deutsche Rennsportmeister und Klaus Ludwig, sein Vize, bedrängten den führenden BMW des deutschen Faltz-Alpina-Team bereits hart, als die defekte Heckbeleuchtung ihres Escort für etliche Boxen-Aufenthalte sorgte: Viermal wurde der Zakspeed-Wagen von Sportkommissaren an die Boxen beordert, viermal tüftelten die Ford-Mechaniker neue Tricks aus.

Man versuchte, die Beleuchtung durch eine Taschenlampe zu ersetzen, Vibrationen rüttelten jedoch die notdürftig installierte Leuchte los, was einen erneuten Boxenstop zur Folge hatte.

Waidwund schleppte sich derweil das führende BMW-Coupé um den südafrikanischen Kurs: Nur noch der vierte Gang tat Dienst, was die Fahrer des BMW zu besonders sorgsamer Fahrweise zwang. Harald Grohs vermochte das angeschlagene Auto am schonendsten zu bewegen. Er, der bereits im Training schnellster Mann der Dreier-Besatzung des Coupés gewesen war, absolvierte aus diesem Grund rund vier der sieben zu fahrenden Stunden.

Rund 70 000 Zuschauer am Rande des Kyalami-Kurses mußten wegen der Heckleuchten-Agonie des Zakspeed-Escort auf ein Traumfinale des 1000 km-Rennens verzichten: Das siegreiche Faltz-Coupé konnte im Ziel einen Vorsprung von vier Runden aufweisen.

Nach dem Ford-Sieg von 1975 war in diesem Jahr also BMW in Kyalami erfolgreich. Das freute nicht nur BMW-Rennleiter Jochen Neerpasch, sondern auch die Marketing-Strategen des bayerischen Automobilherstellers: Man weiß nämlich, daß sich ein Kyalami-Erfolg positiv auf die Verkaufszahlen der weißblauen Marke in Südafrika auswirkt.

Ludwig Scheuer

Sport Nachrichten

Formel 1: Penske gibt auf

Das Team des reichen Amerikaners Roger Penske gibt den Formel 1-Rennsport auf. Man begründet den Rückzug aus der Fahrer-Weltmeisterschaft mit Uneinigkeiten zwischen Penske und seinem Sponsor, der „First National City Bank".

Roger Penske

Der mit dem Penske-Rückzug arbeitslos gewordene irische Grand Prix-Pilot John Watson hat mittlerweile einen neuen Vertrag unterschrieben: Gemeinsam mit dem Brasilianer Carlos Pace wird Watson im Brabham – Alfa-Team starten.

Rallye-WM: Lancia erneut Weltmeister

Die Rallye-Weltmeisterschaft ist seit drei Jahren fest in italienischer Hand: Lancia, ein Tochter-Unternehmen von Fiat, wird mit dem Lancia Stratos seit 1974 regelmäßig Jahr für Jahr Weltmeister.
Nach dem Doppelsieg von Munari/Maiga und Darniche/Mahé bei dem vorletzten Wertungslauf zur Rallye-Weltmeisterschaft, der Korsika-Rallye, führen die Italiener das Championat mit 102 Punkten uneinholbar vor Opel (54) und Datsun (38) an.
Für Opel-Fahrer Walter Röhrl, im Ausfallen mittlerweile geübt, endete die Prüfungsfahrt bereits nach wenigen Kilometern der zweiten Sonderprüfung: Ein arbeitsunwilliger Keilriemen zwang zum frühen Abstellen des Rallye-Kadett GT/E.
Röhrls Markengefährte Jean-Pierre Nicolas traf das Ausfall-Pech noch eher: Bereits in der ersten Sonderprüfung kollidierte er mit einem Konkurrenten und mußte aufgeben.

Tyrrell: Zweiter Sponsor für 1977?

Ken Tyrrell, englischer Formel 1-Rennstallbesitzer, pokert derzeit um Sponsorgelder für die neue Saison. Der amerikanischen „First National City Bank" will Tyrrell für eine Million Mark den Sechsrad-Wagen von Ronnie Peterson für Werbezwekke während der gesamten Formel 1-Saison anbieten. Seit Tyrrell in der Formel 1 vertreten ist, wird er exclusiv vom französischen Mineralölkonzern elf unterstützt. Weil die Franzosen jedoch für 1977 nicht die von Tyrrell geforderte Summe garantieren wollten, plant dieser jetzt, nur einen seiner beiden Rennwagen in elf-Farben im nächsten Jahr rennen zu lassen.

GP von Deutschland wieder auf dem Nürburgring

Weiterhin ungeklärt bleibt, ob der Grand Prix von Deutschland im nächsten Jahr in Hockenheim oder auf dem Nürburgring stattfinden wird. Verhandlungen mit der Formel 1-Konstrukteur-Vereinigung ließen mittlerweile jedoch erkennen, daß es nur eine Geldfrage ist, ob die Teamchefs einen Start am Nürburgring akzeptieren.
Wäre der veranstaltende Automobil Club von Deutschland (AvD) heute gewillt, den von den Konstrukteuren geforderten Betrag von 380 000 Dollar als Start- und Preisgeld zu garantieren, wären die Teams sofort zu einem Start auf dem Nürburgring bereit. Gegen den Hockenheim-Ring spricht in erster Linie dessen geringe Zuschauer-Kapazität.
Der AvD sieht sich nur dann in der Lage, das deutsche Formel 1-Rennen auf dem Hockenheimring zu starten, wenn dort die Eintrittspreise drastisch erhöht werden könnten. Weil man diesen Weg aber nur ungern gehen will, soll angestrebt werden, den Großen Preis von Deutschland 1977 erneut auf dem Nürburgring auszutragen.

Marken-WM 1977: Hockenheim-Finale

Zwölf Rennen soll die für Spezial-Produktionswagen (Gruppe 5) ausgeschriebene Marken-Weltmeisterschaft 1977 umfassen.
Nach dem gegenwärtigen Stand der Dinge soll dieses Championat am 6. Februar 1977 im amerikanischen Daytona beginnen und am 9. Oktober auf dem Hockenheimring enden.

BMW: Nachwuchs für die Rennsportmeisterschaft

Bei Testfahrten, die Mitte Dezember auf der französischen Rennstrecke Raul Ricard stattfinden sollen, wird das Münchner BMW-Werk die Fahrer ermitteln, die 1977 in der Deutschen Rennsportmeisterschaft auf BMW 320 der Gruppe 5 (Spezial-Produktionswagen) starten werden. BMW-Rennleiter Jochen Neerpasch will dabei in erster Linie Nachwuchsfahrer zum Zuge kommen lassen. Neben dem Amerikaner Eddie Cheevor und dem Schweizer Marc Surer hat er die Deutschen Peter Bienefeld und Manfred Winkelhack zu dem Trip nach Südfrankreich eingeladen.

Neuer R 5 Alpine für Renault 5-Pokal International

Mehr Dampf unter der Haube als bisher, nämlich 97 statt 84 PS, hat der neue Renault 5-Alpine Spezial (Foto), der 1977 im Renault 5 Pokal für Internationale Lizenzfahrer eingesetzt wird.
14 900 Mark kostet das neue Auto rennfertig mit Überrollkäfig, 1,4 Liter-Motor und Fünfgang-Getriebe, härterer Abstimmung, Schalensitz und Alu-Felgen.
Der neue Pokal-Renault 5 wurde erstmals mit einer Straßenzulassung ausgestattet, dach dem die bisherigen 84 PS-Autos per Anhänger an die Rennstrecke geschleppt werden mußten.

Neuer Renault-Renner: Renault 5-Alpine

Das nächste Heft erscheint am Mittwoch, 8. Dezember

Erster Test: der neue Audi 100 mit fünf Zylindern

Von den drei Motor-Varianten, mit denen der neue Audi 100 angeboten wird, verdient die stärkste zweifellos die größte Beachtung. Das neu entwickelte, 136 PS leistende 2,2 Liter-Triebwerk operiert nämlich mit der ungeraden Zylinderzahl fünf. Neben dem Mercedes 300 Diesel ist der Audi 100 damit also der zweite Personenwagen mit Fünfzylindermotor und zugleich das erste Auto der Welt, das mit einem fünfzylindrigen Benzinmotor aufwartet. Ob das neue Spitzenmodell des VW-Konzerns so gut ist wie ein Sechszylinder, untersucht ein Testbericht im nächsten Heft.

Fiesta oder Escort?

Zu annähernd gleichem Preis bietet Ford zwei Autos an, die nahezu identische Motoren besitzen, ansonsten aber keine Gemeinsamkeiten haben: den konventionell gebauten, zwei Jahre alten Escort sowie den moderneren und kompakteren Fiesta mit Frontantrieb. Ein Bericht informiert darüber, welches der beiden Ford-Modelle der bessere Kauf ist.

Schätze vom Autofriedhof

Nicht alles, was auf dem Autofriedhof landet, ist unbrauchbarer Schrott. Denn die professionellen Autoverwerter schlachten ausgediente Automobile und Wracks so geschickt aus, daß sie über ein gut sortiertes Lager von preiswerten Ersatzteilen verfügen. Ein Artikel zeigt, welche brauchbaren Teile auf Autofriedhöfen zu finden sind.

Erster Test: Golf Diesel

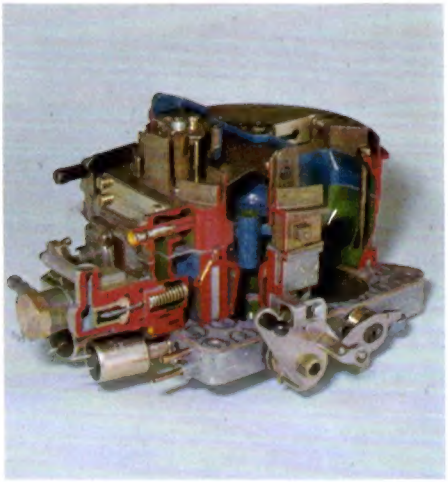
Der erste Diesel-Personenwagen des Volkswagenkonzerns hat viele Vorschußlorbeeren bekommen. Ob er tatsächlich so sparsam und so gut ist wie sein Ruf, zeigt ein ausführlicher Testbericht.

Geplanter Streß

Für die Erprobung neuer Automodelle sind der Versuchsabteilung von Audi die härtesten klimatischen Bedingungen gerade recht. So reicht denn das Ingolstädter Versuchsfeld vom Polarkreis bis in die Tropen. Wie Autos und Versuchsfahrer den geplanten Streß überstehen, schildert eine farbig illustrierte Reportage.

Jagd im Sand

Es geht nicht um Geld, dafür aber um viel Spaß, wenn begeisterte Piloten an der Westküste der Kanalinsel Jersey zum Strandrennen im Sand antreten. Ein ausgetüfteltes Reglement garantiert spannende Begegnungen, die nur durch höhere Gewalt gebremst werden: Wenn die Flut kommt, muß die Piste geräumt werden.



Vergaser – gut genug?

Im Gegensatz zur Benzineinspritzung steht der Vergaser nicht in bestem Ruf. Vor allem dann nicht, wenn es um geringen Benzinverbrauch und entgiftete Abgase geht. Hat der Vergaser überhaupt noch Zukunftschancen?

Bitte liefern Sie mir „auto motor und sport" vom nächsterreichbaren Heft an.

Meine Personalien: Bitte pro Feld nur 1 Druckbuchstaben (ä = ae, ö = oe, ü = ue)

Vorname/Nachname

Straße/Nr.

Postleitzahl Wohnort

Ich wünsche die angekreuzte Zahlungsweise:

☐ durch Bankeinzug (jährlich DM 58,– inkl. MwSt. und Zustellgebühr). Die Bankeinzugsermächtigung erlischt mit Kündigung des Abonnements.

Konto-Nr.

Bankleitzahl (vom Scheck abschreiben)

Name und Ort der Bank

☐ gegen Rechnung. Bitte kein Geld einsenden, Rechnung abwarten.

Wichtige rechtliche Garantie

Wir garantieren, daß Sie diese Vereinbarung innerhalb einer Woche schriftlich widerrufen können. Es genügt eine Mitteilung an:

Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co KG
Postfach 1042, 7000 Stuttgart 1

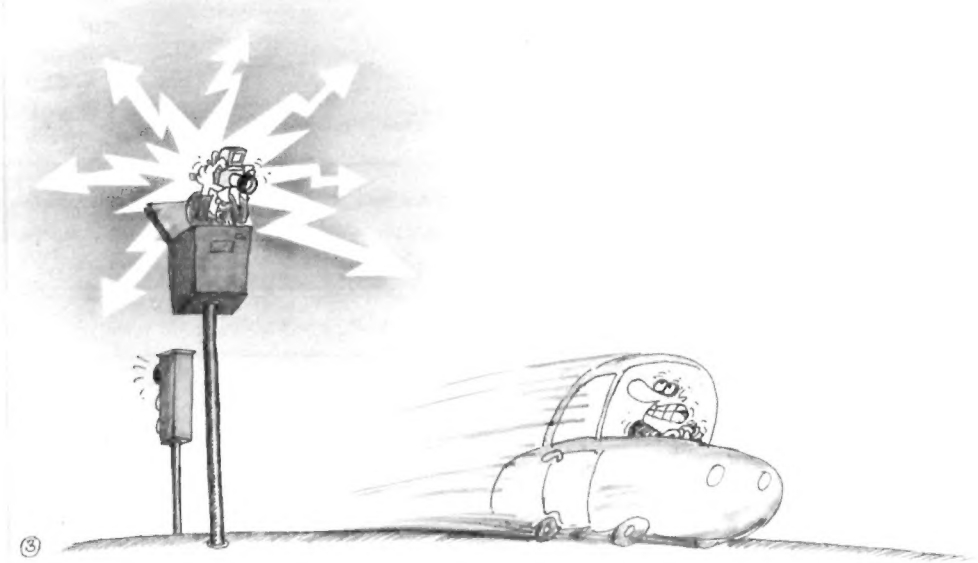
Diese Garantie habe ich gelesen und bestätige dies durch meine Unterschrift. (Nur Bestellungen mit beiden Unterschriften können bearbeitet werden.)

Datum/Unterschrift ams 24/76

CAR-TOON

auto motor sport

Vom Blitz getroffen



Camel Filter stimmt im Geschmack und in den Werten.
Vergleichen Sie mit Ihrer Marke. NIKOTIN 0,8 mg, KONDENSAT 14 mg (Durchschnittswerte nach DIN)

...der Tag geht ...Johnnie Walker kommt

(Born 1820 – still going strong)

Smooth

Smooth heißt:
Angenehm mild, voll ausgereift und geschmeidig. Das ist Johnnie Walker, sein Charakter macht ihn zum meistgefragten Scotch in der Welt. Goldleuchtend in der Vierkantflasche.